

**Compte rendu du Comité de ligne
Angers - Cholet
Nantes - Cholet
Nantes - Poitiers**

23 mai 2005 à Cholet

Etaient présents :

Conseil Régional des Pays de la Loire :

- M. Jean-Claude ANTONINI, Vice-Président du Conseil Régional des Pays de la Loire
- M. Gilles BONTEMPS, Vice-Président chargé des Transports
- M. Joseph MARSAULT, Conseiller Régional
- Mme Marie-Juliette TANGUY, Conseillère Régionale

Communauté d'agglomération du choletais : M. Gilles BOURDOULEIX, Président et Maire de Cholet et M. Marc DELAYER, Directeur Général

Conseil Général de Loire Atlantique : M. Bernard DENIAUD, Vice-Président du Conseil Général ; M. Patrice LECHAPPE, Technicien transports

Région Poitou Charente : M. Rémi JEANNEAU, Service des transports

Angers Métropole : M. Rémy MARTIN, Vice-Président (et Maire de Savennières)

Chalonnes-sur-Loire : M. Georges GUERIN, Maire-Adjoint à l'urbanisme, à la voirie et à l'environnement

Chemillé : M. Michel MIGNARD, Maire

Cugand : M. EFFEAU, Maire-Adjoint

Boussay : M. Daniel LABOUERE

Union Départementale des Associations Familiales du Maine et Loire : M. Jacques CHEVALIER

Association Parents Elèves Enseignement Libre (UDAPEL) : Mme Caroline BROUSSEAU, Secrétaire adjointe

SNUT Pays de la Loire (association d'usagers) : M. Frédéric GUIMIER

Délégation régionale de la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT) : Régis BERGOUNHOU

Association des Paralysés de France : M. et Mme Pascal AUZIZEAU

Usagers individuels :

- M. Serge CARFANTAN (ligne Angers-Cholet)
- M. Christian LIBEAUT (ligne Cholet-Angers),
- M. Pascal BRAUD (ligne Nantes-Cholet),
- M. Pierre COUDIERE ; Mme Christiane COUDIERE (ligne Nantes-Cholet)

Chambre de Commerce et d'Industrie de Cholet : M. Yannick LEFEUVRE, Directeur Général

Direction régionale de la SNCF : M. Vincent MAUMY, Directeur Régional, M. Pierre PERAN, Directeur Délégué TER, M. Fabrice LATAPY, Directeur Adjoint TER ; M. René MARTIN, Manager de ligne

Compagnie de Transport de l'Atlantique (CTA) : M. Hervé BRISSON, Directeur

Salariés SNCF : M. Dominique PRUNIER (UNSA) et M. Martial THIEBAUT (SUD RAIL)

Réseau Ferré de France (RFF) : M. Serge MICHEL, Directeur Régional M. Stéphane BIS, Chef du service gestion du réseau

Direction des Transports et des Déplacements de la Région des Pays de la Loire : Mme Ketty COVEMAERKER (directeur), M. Alain-Louis GOURDY (directeur adjoint) ; M. Jean-Baptiste LALANNE ; Mme Carole GARRY ; Melle Olivia MESNY ; M. Nicolas BREHIER ; Mme Joëlle BRETON ; M. Gérard LEBRET ; Mme Nathalie LOCATELLI

Etaient excusés :

M. Christophe BECHU, Président du Conseil Général de Maine-et-Loire ; M. François de RUGY, Vice-Président chargé des déplacements de la Communauté Urbaine de Nantes Métropole (Nantes/St Sébastien-sur-Loire/Vertou) ; M. Bruno RICHOU, Maire de Béhuard ; M. Célestin SUHARD, Maire de la Possonnière ; M. Jean-Pierre BOUILLANT, Maire de la Haye-Fouassière ; M. Jean-Claude DOUET, Maire du Pallet ; M. Gilbert SORIN, Maire de Gorges ; M. Bernard BOURMAUD, Maire de Clisson ; Mme Marie-Loïc RICHARD, Maire de Gétigné ; M. Denis MOINET, Maire de La Bruffière ; Mme Brigitte SIMON, Maire de Torfou ; M. Bruno BOURCIER, Maire de la Jumellière ; M. Gérard BRILLOUET, Maire de Trémentines ; Mme Monique RICHARD, Présidente de la Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) ; Mme Yvette CHABERLOT, Présidente d'UFC – Que Choisir ; Mme Elisabeth COSTALIOLA, Présidente de l'Association Parents d'Elèves Enseignement Public (PEEP) ; M. LE BAIL, Président de la Confédération Syndicale des Familles (CSF) ; M. Bernard GAZON, Président de la Fédération Régionale des Familles Rurales ; M. Rémy TURPIN, Président de l'Association pour Adultes et Jeunes Handicapés (APAJH) ; Mme Colette MULLER, Mme Virginie POIRIER, M. André CAILTON en tant qu'usagers individuels ; M. GENDRON, Président CCI de Nantes ; M. Joël BLANDIN, Président CCI d'Angers ; M. Jean-Claude CHOQUET, Président de la Chambre des métiers de Loire-Atlantique ; M. Gérard AUBRY, Président de la Chambre des métiers de Maine-et-Loire

M. Jean-Claude ANTONINI, Vice-Président du Conseil Régional en charge de la Commission Aménagement, Infrastructures, Transports et Déplacements accueille les participants au Comité de ligne « Angers-Cholet/Nantes-Cholet/Nantes-Poitiers ». Il remercie M. BOURDOULEIX, Président de la Communauté d'Agglomération du Choletais d'avoir gracieusement mis à disposition du Conseil Régional la salle de réunion du Conseil d'agglomération pour la première réunion de ce Comité de ligne.

M. BOURDOULEIX, utilisateur régulier de la ligne ANGERS-CHOLET, souligne sa satisfaction sur les évolutions importantes de cette ligne il y a quelques années tout en précisant que d'autres améliorations pourraient néanmoins être apportées. L'installation de ce Comité de ligne et le travail qui en découlera aura un aspect positif sur l'évolution des axes ferroviaires et routiers. Il s'excuse de ne pouvoir assister à toute la réunion et précise que Mme Marie-Juliette TANGUY, Vice-Présidente de la Communauté d'Agglomération, mais aussi conseillère régionale, représentera sa collectivité à ce Comité. Il souhaite aux participants une bonne réunion.

I. PRESENTATION DU COMITE DE LIGNE

Après avoir remercié de leur présence tous les participants au Comité, **M. ANTONINI** précise l'objectif de la démarche «Comité de ligne». Cette possibilité de démocratie participative, prévue par la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) a été adoptée par la Région Pays de La Loire. La ville de Cholet a été choisie pour cette première réunion du Comité de ligne «Angers-Cholet/Nantes-Cholet/Nantes-Poitiers» car cette gare représente un enjeu régional fort. Elle est en effet la deuxième gare des Pays de la Loire au point de vue de la fréquentation.

La mise en place des Comités de ligne n'est que le début du processus puisque le travail de ces instances se déroulera sur le long terme. Lieu de dialogue, de concertation (sans compétence décisionnelle), où tous les souhaits, les doléances, les questions, les propositions pourront être évoqués et débattus, le Comité de ligne a pour objectif d'être à l'écoute des usagers et de contribuer à faire évoluer dans l'intérêt de tous, la qualité du service public de transport de voyageurs.

Toutes les questions/demandes seront analysées, tant du point de vue technique (faisabilité, contraintes) que financier (analyse coût/service rendu), et une réponse y sera apportée qu'elle soit positive ou négative, soit en cours de réunion, soit ultérieurement (tenue de deux réunions par an).

Les techniciens de la Région, de la SNCF, de RFF et des autocaristes s'y emploieront le plus rapidement possible.

Il signale que dans le dossier remis aux participants se trouve une fiche de satisfaction à retourner à la Région, avec toutes les suggestions souhaitées. Ces fiches permettront d'élaborer la charte de fonctionnement des Comités de ligne en gestation, laquelle sera dès son adoption adressée à tous les participants de tous les Comités de ligne des Pays de la Loire.

M. J.-C. ANTONINI présente M. Gilles BONTEMPS, Vice-Président du Conseil Régional en charge des transports qui est l'élu référent pour les comités de ligne. M. BONTEMPS a présidé le premier Comité de ligne « Nantes-Pornic/Nantes-St Gilles Croix de Vie/Nantes-Noirmoutier/Nantes-St Jean de Monts » qui s'est tenu à Ste Pazanne le 27 janvier dernier. Il présidera celui concernant les lignes « Alençon-Le Mans-Château du Loir-(Tours)/Le Mans-La Flèche-Saumur », le 30 juin prochain au Mans.

M. ANTONINI donne ensuite la parole à Mme Carole GARRY, de la Direction Transports et Déplacements du Conseil Régional, afin de présenter les missions des différents acteurs et les caractéristiques des lignes concernées (documents annexés au compte rendu).

II. DEBATS

II. 1 Dessertes – horaires – correspondances

Ligne Angers – Cholet

- **M. MIGNARD, maire de Chemillé** fait part de sa satisfaction à propos de la rénovation de la ligne Angers-Cholet en 1999 et 2000 ce qui a généré une forte augmentation de la fréquentation. Il regrette néanmoins que tous les trains ne s'arrêtent pas à Chemillé (19 seulement) et constate que ceux qui ne s'arrêtent pas offriraient une meilleure correspondance avec le TGV pour Paris.

M. J.-C. ANTONINI rappelle que s'il faut des dessertes de cabotage, il faut aussi des trains rapides et que la ville de Chemillé est bien desservie puisqu'elle bénéficie de 19 arrêts sur les 24 dessertes de la ligne Angers-Cholet.

- **M. CARFATAN, usager abonné** de travail de la ligne Angers-Cholet, estime que la fréquence des trains est insuffisante et que les horaires sont peu adaptés aux « 35 heures » (rotation de trains toutes les 45 mn aux heures de pointe, ce qui permettrait aux usagers de mieux gérer leur temps de travail). Il souhaite, en outre, une mise en circulation de trains supplémentaires ou que la composition des trains existants soit renforcée.

M. MAUMY, directeur régional de la SNCF, explique qu'il s'agit d'une ligne à voie unique et que la voie doit être libre pour faire passer le train venant dans l'autre sens. Cette contrainte ne permet pas de mettre autant de trains que les usagers le souhaiteraient. Par ailleurs, la définition des horaires des dessertes Angers-Cholet est contrainte par les nombreuses circulations du tronçon Angers-La Possonnière : celui-ci est utilisé par de nombreuses lignes régionales, les TGV et les trains Grandes Lignes. Les contraintes d'organisation des circulations impliquent de donner une priorité d'abord aux trains rapides parcourant les plus longues distances (TGV, GL) puis aux TER.

M. MAUMY ajoute que l'optimisation des horaires est faite en fonction des trains de pointe les plus fréquentés (dans le sens Cholet-Angers), les trajets inverses, dits de « contrepointe », disposent de créneaux horaires un peu moins favorables aux heures de pointe (sens Angers-Cholet).

- **M. GUIMIER, représentant d'associations d'usagers (SNUT/FNAUT)** propose, pour remédier à ce problème de saturation des voies, de prolonger les trains au-delà de la gare d'Angers vers Saumur, ce qui aurait comme autre avantage d'offrir de nouvelles dessertes sans correspondance à Angers. En effet, un certain nombre de personnes font le trajet Saumur-Angers-Cholet. Aujourd'hui, lorsque le train de Cholet arrive en gare d'Angers avec retard, la correspondance avec le train de Saumur n'est pas assurée. Si le TER attend le TGV, le TGV n'attend pas le TER et les TER ne s'attendent pas entre eux.

M. MAUMY, de la SNCF, confirme l'intérêt de cette suggestion mais il souligne qu'elle peut poser d'autres problèmes en terme d'exploitation. Il conviendrait également d'analyser si la pertinence de l'horaire du train prolongé serait toujours aussi intéressante.

M. MICHEL de Réseau Ferré de France rappelle que la modernisation des infrastructures en 1999 avait été faite avec l'espoir que la clientèle réponde favorablement à l'offre et il est heureux de constater que cela a été le cas. Toutefois, il conviendrait de s'interroger sur la relative stagnation de la fréquentation annuelle de la ligne Angers Cholet entre 2002 et 2003. Il informe que la création des nouvelles lignes à grande vitesse va obligatoirement conduire à une révision des grilles horaires.

- **M. GUIMIER** demande si le cadencement généralisé des trains en France permettra d'améliorer la capacité des voies et donner plus de souplesse pour faire évoluer l'offre de transport ou au contraire provoquerait d'autres problèmes ?

Concernant le cadencement **M. MICHEL** précise que c'est une idée différente de la répartition des sillons entre les différents types de trains. Ce n'est pas pour créer des problèmes nouveaux mais l'idée c'est une modification de l'organisation des circulations afin d'avoir plus de rythme et plus de régularité pour l'ensemble des trains. Les TGV interconnectés apporteront une structure de base au réseau dont il faudra tenir compte pour les autres trains. Lorsqu'il y a cadencement, les horaires sont mieux rythmés, plus faciles à retenir.

M. GOURDY, Directeur adjoint de la Direction Transports et Déplacements, souligne que les horaires sont aussi arrêtés en tenant compte, outre des questions d'exploitation, des besoins de tous les usagers, quels qu'ils soient (abonnés quotidiens, voyageurs en correspondance).

- **M. Rémy MARTIN, Maire de Savennières** souhaite, tant pour sa commune que pour La Possonnière, qu'il n'y ait pas de suppression d'arrêts et qu'on le rassure à ce sujet. La commune a la chance d'être desservie par la ligne Nantes-Angers et Angers-Cholet. Ces dessertes ferroviaires sont essentielles pour la vie des communes. Le remplacement éventuel de certains trains par des cars serait peu attractif pour ce qui concerne Savennières, (Savennières-Angers, 10 mn en train et 25/30 mn en voiture).

M. J.-C. ANTONINI lui confirme que la politique actuelle de la Région n'est pas de supprimer mais d'optimiser l'offre de transport.

M. MAUMY souligne que le périurbain est un enjeu fort en terme de transport public. Vouloir dégrader l'accès au réseau régional en secteur périurbain n'est pas du tout souhaitable dans un contexte de fort développement de la demande.

- **M. LEFEUVRE, de la CCI de Cholet** estime que l'offre régionale entre Cholet et Angers est insuffisante (surtout pour le retour de Paris tard en soirée). De ce fait, les Choletais qui doivent se rendre en voiture à Angers pour y prendre le TGV sont confrontés à la saturation du parking, dès 8 heures du matin. Sur ce point, **M. J.-C. ANTONINI** mentionne la présence d'un deuxième parking à proximité de la gare d'Angers. **M. MARTIN**, Manager de ligne, précise que les correspondances des TER avec les TGV sont néanmoins fréquentes, la dernière correspondance en soirée permettant de revenir d'Angers à 22 h 41 vers Cholet en correspondance avec le TGV qui arrive à 22 h 29.

- **M. COUDIERE**, usager et cheminot, se fait l'interprète des élèves scolarisés à Saumur ou Montreuil Bellay, lesquels n'ont pas la possibilité de faire l'aller-retour dans la journée. Il demande s'il ne serait-il pas possible de prolonger les trains, origine Cholet, jusqu'à Saumur, voire Thouars, pour desservir Montreuil-Bellay.

M. J.-C. ANTONINI précise que le problème de la desserte de Montreuil-Bellay pourra faire l'objet d'un bilan coût/service rendu. Il convient de préciser néanmoins que la ligne Saumur-Montreuil Bellay-Thouars est conventionnée par la Région Poitou-Charentes. Cela nécessite d'examiner cette question entre les deux régions concernées.

- **M. COUDIERE**, demande en outre qu'une correspondance à Angers pour Cholet, soit prévue le dimanche matin avant 11 h 51, ce qui permettrait aux voyageurs arrivés à Angers en provenance de Marseille avant 10 h, de ne pas avoir un délai d'attente trop long.

Il souhaiterait en outre un train plus tardif le dimanche soir à Cholet, permettant de prendre le dernier TGV pour Paris à Angers.

M. MARTIN, Manager de ligne lui précise qu'il y a un train à 19 h 44, arrivée Angers 20 h 27, qui permet de prendre le TGV de 20 h 39 pour Paris (arrivée 22 h 10).

Ligne Nantes – Cholet

- **Mme COUDIERE, usager**, souhaite plus de dessertes entre Cholet et Nantes, plus de trains directs, et qu'il y ait plus de possibilité de retour l'après-midi ; elle regrette que des arrêts aient été rajoutés (notamment Vertou et St Sébastien Frêne Rond), ce qui augmente le temps de parcours.

- Sur ce point, **M. GUIMIER** (SNUT/FNAUT) regrette que l'on fasse arrêter le Nantes-Cholet partout dans la banlieue de Nantes et évoque la possibilité de mettre 3 rames en unité multiple dont l'une s'arrêterait à Clisson, et les deux autres iraient vers la Roche-sur-Yon, et vers Cholet. Dans un tel cas, il n'y a qu'un passage de train sur la voie Nantes-Vertou.

M. MAUMY, de la SNCF, indique que la desserte Nantes-Vertou assurée par certains trains Nantes-Cholet est passée de 200 voyageurs par jour à 1500 voyageurs quotidiens en 3 ou 4 années. Il n'est pas envisageable de dégrader les dessertes de la périphérie nantaise. Le défi majeur est de trouver une solution la plus optimale pour juxtaposer des trains à petits trajets et rapides, avec des trains à grande vitesse ; ce qui du point de vue technique est parfois difficile à concilier.

- **Le représentant de la Chambre de commerce et d'industrie** déplore que les dessertes du Choletais doivent passer après les dessertes de la périphérie nantaise. Cela ne devrait pas être le cas. Il souhaite que des trains supplémentaires Nantes-Cholet soient créés.

- **M. LABOUERE, Maire de Boussay**, (commune de 2500 habitants) souligne que la gare constitue pour les petites communes rurales un facteur essentiel de développement économique et démographique. Il souhaite que ne soit pas défait aujourd'hui ce qui existait hier.

En réponse, **M. J.-C. ANTONINI** réaffirme la position de la Région : « nous sommes de chauds partisans des transports ferroviaires, non seulement pour relier les métropoles régionales entre elles, mais aussi pour que soient pris en compte les besoins des petites communes ». La Région refuse aujourd'hui de voir disparaître les emprises de lignes et ce pour ne pas obérer les possibilités de développement ultérieur.

Sur ces demandes de desserte, **M. BONTEMPS** intervient pour préciser que toutes les questions feront l'objet d'une étude mais avec une ligne de conduite : ne pas créer un problème pour en régler un autre, ne pas générer trop de contraintes, prendre en compte l'aspect financier (rapport coût/nombre de voyageurs transportés), rechercher la cohabitation des problématiques du périurbain et des dessertes régionales.

II. 2 Ponctualité et dégradation du temps de parcours

- **M. CARFATAN** souligne que le train de 17 h 32 au départ d'Angers et à destination de Cholet part régulièrement vers 17h40. Même lorsqu'il part à l'heure, le temps de trajet s'allonge ce qui revient au même : retard à l'arrivée.

II. 3 Surcharge

- Concernant la ligne Angers-Cholet, **M. CARFATAN** précise que les trains de pointe sont toujours en surcharge ce qui pose problème. Les trains sont bondés, notamment du fait des scolaires qui partent ou vont à Chemillé. Une amélioration est souhaitée sur ces trains de pointe. La SNCF confirme que le remplissage pour l'ensemble de la ligne n'atteint pas les 100 % mais que les trains de pointe sont toujours complets.

- **Mme COUDIERE** indique que sur Nantes-Cholet, le problème est le même aux heures de pointe, au départ de Nantes. Il arrive que les contrôleurs refusent de laisser partir le train, pour des raisons de sécurité.

M. J.-C. ANTONINI rappelle que les surcharges ne concernent malheureusement pas seulement ces deux lignes, mais sont un vrai problème au niveau régional. 22 nouveaux trains sont commandés et leur livraison, prévue pour 2007/2008, devrait permettre de pallier certains problèmes de surcharge.

M. G. BONTEMPS fait observer que ce problème de surcharge a plusieurs raisons : augmentation de la fréquentation, tant sur la ligne de bout en bout (et sur toutes les lignes) que sur le périurbain nantais, manque de matériel et saturation de celui-ci (en limite de capacité à ce jour). Dans ce contexte, Il précise qu'une étude urgente a été demandée à la SNCF pour voir si un train supplémentaire, le soir vers 17 h, sur Nantes-Vertou était possible. Actuellement, la proposition faite par la SNCF est à l'étude entre la Région et Nantes Métropole. Cela apportera une légère amélioration mais on ne peut attendre de progrès notable qu'une fois que la totalité du matériel commandée sera mise en circulation.

II. 4 Tarification

- **M. MIGNARD, Maire de Chemillé**, aborde le problème de la tarification des abonnés scolaires. Sa commune est desservie à la fois par les cars départementaux (Anjou bus) et la ligne régionale Angers-Cholet. Il souhaiterait qu'il y ait un abonnement unique entre ces 2 modes qui permettrait aux scolaires de prendre indifféremment le train ou le car, en fonction de leurs horaires, avec un tarif intéressant.

M. J.-C. ANTONINI indique que les tarifs dépendent des autorités organisatrices. Cela suppose de trouver des accords entre celles-ci pour mettre en place un abonnement multimodal. Il mentionne que certaines tarifications combinées Atlanter (tarification Train + Bus urbain) ou Métrocéane (tarification Train + Car Départemental + Bus urbain sur la ligne Nantes Le Croisic valables pour les salariés) ont été créées. Il faut donc qu'une discussion soit ouverte avec le département à ce sujet.

- **M. CARFATAN** note que l'abonnement de travail est intéressant dans la région Pays de la Loire, par rapport à d'autres régions limitrophes et il s'en félicite. Il est aussi satisfait, en général, du confort des trains.

II. 5 Matériel

- **M. GUIMIER** (FNAUT – SNUT) fait référence à la suppression des espaces fumeurs et demande confirmation de la date de juillet 2005. Il souhaite la suppression de la première classe, en particulier dans les trains aux heures de pointe.

M. ANTONINI confirme que les trains express régionaux seront non fumeurs à compter du 3 juillet 2005, bien qu'à cette date, tous les matériels ne seront pas encore tous « marqués » non fumeurs. Mais la règle s'appliquera. En ce qui concerne la suppression généralisée de la 1^{ère} classe, il précise qu'il y a là matière à débat. Il est un fait que certaines régions ont une classe unique.

- **Le représentant de la FNAUT/SNUT** reconnaît que la ligne Nantes-Vertou est un succès mais le matériel 72 500 qui est affecté à la ligne Nantes Cholet desservant les gares périurbaines n'est pas adapté au périurbain. Les portes sont trop longues à se refermer. **M. ANTONINI** reconnaît qu'il y a un problème sur ces matériels et des améliorations sont recherchées.

- **M. GUIMIER** propose que ces rames soient tantôt assemblées, tantôt dissociées car les éléments uniques peuvent suffire à transporter les voyageurs sur certains parcours terminaux ; cela permet de n'utiliser qu'un seul sillon pour plus de personnes transportées.

II. 6 Fret

- **Le représentant de la Chambre de commerce et d'industrie** déplore que le rail soit sous-utilisé pour le transport de marchandises. Il existe pourtant des besoins dans le choletais.

M. MAUMY (SNCF) n'a pas d'informations précises sur cette question mais il transmettra des éléments à la Région. Il rappelle que la situation du fret était critique il y a deux ans. Un plan stratégique a été mis en place au niveau national consistant à réorganiser avec une gestion centralisée du système. Le matériel obsolète a fait l'objet d'un programme de radiation (30 % du parc fret) et l'acquisition de 1000 locomotives purement fret a été réalisée. Les trafics insuffisants ont été identifiés et n'ont plus été assurés. Le fret devrait pouvoir repartir sur une base saine.

II. 7 Infrastructures

- **M. COUDIERE** signale que les quais de la gare de Torfou (ligne Nantes-Cholet) sont trop courts pour permettre une montée/descente des voyageurs dans de bonnes conditions de sécurité. Concernant le secteur de la Possonnière (ligne Angers-Cholet), qui connaît un trafic très dense, cet usager évoque l'intérêt d'une voie banalisée entre la Possonnière et Chalonnes.

M. ANTONINI insiste sur les implications financières lourdes de tous les projets d'infrastructures ferroviaires et de la nécessaire recherche de financements croisés. A titre d'exemple, le projet d'aménagement dans la gare de Nantes fait l'objet d'un accord financier entre l'Etat, la Région, la SNCF, RFF, la Communauté urbaine de Nantes et le Département de Loire Atlantique. Sur ce projet de construction d'un quai supplémentaire en gare de Nantes, inscrit au Contrat Etat-Région, **M. MICHEL** (RFF) précise qu'il permettra de recevoir des trains supplémentaires et ainsi de développer l'offre.

- **M. DENIAUD, Vice-Président du Conseil général de Loire Atlantique** indique que le Département soutiendra toutes les solutions privilégiant le fer, en tenant compte des coûts.

S'adressant plus particulièrement aux représentants de l'Association des paralysés de France présents à la réunion, **M. ANTONINI** assure que le Conseil Régional porte une attention particulière à l'accès des personnes à mobilité réduite aux transports ferroviaires et fera le maximum pour le faciliter. Et il souligne qu'il ne s'agit pas d'un propos démagogique de sa part.

Après avoir remercié l'ensemble des participants, le Président clôt la séance à 20 heures.