

CDL Mayenne lignes : 22 Le Mans - Laval / 27 Laval - Vitré (Rennes) / 28 Nantes - Angers - Sablé - Laval - Rennes (Trains Virgule)

date réunion	ligne concernée (voir légende)	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
		thématique			suite défavorable		mise en service prévue ou réalisée	
					raisons techniques	raisons financières		suite favorable
05/04/2018	28	matériel roulant	Suite à la suspension des circulations sur la Virgule de Sablé, la FNAUT souhaite savoir s'il s'agit d'un problème avec le matériel roulant. Dans ce cas, pourquoi ne pas utiliser des rames TGV à la place des ZTER ?	Le problème ne vient pas du seul matériel roulant mais bien de la combinaison entre les rames et l'infrastructure. Il n'est pas possible d'envisager la solution "rames TGV" pour 2 raisons : * tension importante sur le parc matériel TGV suite à l'ouverture de deux nouvelles LGV en 2017 (Paris-Rennes et Paris - Tours - Bordeaux) et de nombreuses rames en maintenance (de nombreux TGV circulent déjà en sous-composition), * problème de production : 2 rames TGV seraient nécessaires (Nantes - Le Mans et Angers Laval -Rennes). Même en imaginant une circulation ZTER sur Nantes-Le Mans et un TGV pour l'autre branche, le graphique ne permet pas d'insérer des trains supplémentaires sur des tronçons les plus chargés des Pays de la Loire (impossibilité d'ajouter des TGV en coupe-accroche.				
05/04/2018	28	matériel roulant / Infrastructure	Suite au premier incident en sept./oct. des pédales ont été posées sur les voies. Pourquoi ne pas faire circuler des trains en UM pour éviter le shuntage ?	27 pédales ont été posées sur l'infrastructure (raccordement de Sablé) en octobre 2017. La "pédale" est un système de boucle électrique qui informe de la présence d'un train en circulation sur les rails. Il ne s'agit que d'une solution provisoire pour 6 mois qui présente par ailleurs l'inconvénient d'imposer une LTV (limitation temporaire de vitesse) à 90 km/h. SNCF et ses partenaires testent actuellement un "booster de shunt" qui améliore encore la connexion entre le rail et le matériel roulant. La circulation en unité multiple (UM) permet en effet d'améliorer le shuntage grâce à un essieu plus long. Cependant avec seulement 8 rames ZTER, cela limiterait la desserte à 2 A/R/jour. Par ailleurs, même avec des circulations en UM, les mesures montrent que le problème ne serait pas totalement résolu : c'est pourquoi SNCF s'attache à trouver une solution pérenne.				
05/04/2018	28	desserte	La desserte des trains Virgule a été réalisée à partir de juillet 2017 avec seulement 5 AR/jour au lieu des 8 A/R initialement programmée. Souhaite que les 8 AR/jour soient actés dès a rentrée de septembre 2018 pour étoffer la desserte.	La décision de débiter cette liaison nouvelle avec seulement 5 AR/jour n'a pas été prise avec enthousiasme. La mise en œuvre des 8 AR/jour sera effective uniquement dans le cas où la Région dispose de réelles garanties techniques. La reprise des circulations pourraient intervenir en septembre 2018 mais il est indispensable de prendre le temps nécessaire pour sécuriser les circulations. Naturellement, la Région souhaite rentabiliser les investissements publics. <i>Information post-réunion : la reprise des circulations sur la Virgule de Sablé est effective depuis le 27 août 2018.</i>				
05/04/2018	28	desserte	Dans le cadre du PTA, pourquoi les trains Virgules sont substitués par des autocars entre Rennes et Laval et non par des trains ? La FNAUT est satisfaite du rétablissement des cars directs entre Angers et Rennes à compter du 16 avril.	Les trains Virgule ont bien été remplacés par des autocars de substitution en correspondance, tant que possible, avec les TER circulant sur l'axe Nantes-Le Mans et Laval-Rennes. Les relations ferroviaires entre Nantes-Angers-Sablé sont maintenues. En complément, la Région Pays de la Loire a prêté du matériel roulant pour assurer des circulations aller-retour entre Laval et Rennes. La Région annonce la mise en place, dès le 16 avril [info post-réunion : leur circulation effective a débuté le 23/04/2018] de cars directs entre Angers et Laval et Angers et Rennes pour gagner en temps de parcours. SNCF communiquera prochainement les horaires de ces cars directs. Leur positionnement horaire sera étudié en concertation avec la FNAUT.				

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		
05/04/2018	28	desserte	Souligne l'importante fréquentation des cars de substitution entre Laval - Sablé et Angers mais les circulations arrivent souvent en retard. Pourquoi faut-il faire une correspondance à Sablé ? Il prend donc l'habitude d'aller de Mayenne à Évron en voiture pour prendre le train dans cette gare vers Le Mans puis Angers.	La Région est convaincue de l'importance de la desserte des Trains Virgule car il s'agit de connecter entre elles les principales métropoles régionales. L'arrêt des circulations constitue un problème pour tout le monde. La Région rappelle qu'elle a investi beaucoup d'argent public à la fois dans l'infrastructure et dans l'adaptation des matériels roulants. Certaine de l'avenir de cette ligne - comme le confirme les chiffres de fréquentation -, la Région comprend l'exaspération des usagers et veille à ce que les circulations soient rétablies le plus rapidement possible de manière pérenne.				
05/04/2018	28	desserte	Les horaires des trains ne sont pas toujours en correspondance avec la ligne départementale n°2 Laval - Mayenne. Le TER qui arrive à Laval à 19h11 ne permet pas de correspondance en car entre Laval et Mayenne. C'est pareil le matin pour le car qui part de Mayenne à 7h20 : il ne donne pas correspondance sur le train.	La Région est consciente qu'il faut améliorer l'intermodalité train/car pour attirer plus de monde dans les transports en commun. Les enjeux environnementaux et économiques imposent d'offrir le plus possible de liaisons de bout en bout. Il est indispensable de valoriser les investissements publics. C'est pourquoi une étude globale sur les mobilités sera lancée en 2018 avec une approche systémique pour optimiser les différents modes de transport : trains, autocars, TAD... en lien avec les transports urbains. L'objectif consiste à améliorer les correspondances en concertation avec les collectivités locales. Les conclusions de cette étude seront connues en 2019. Les remarques sur les correspondances Mayenne - Laval - Angers seront bien pris en compte pour cette étude.				
05/04/2018	28	indemnisation	Quelles sont les compensations que peuvent espérer les usagers suite à la suspension des circulations sur cette ligne car ils sont pénalisés avec des temps de trajet de 3 heures.	Les abonnements d'octobre 2017 ont été remboursés aux voyageurs. Leur vente a été stoppée. Il s'agit d'une situation exceptionnelle qui nécessite d'examiner le coût global de l'arrêt des circulations depuis le 22 janvier 2018 : on pourra ensuite calculer les compensations possibles. <i>Information post-réunion</i> : les trains circulent à nouveau depuis le 27/08/2018. Pour sa réouverture, SNCF - à la demande de la Région des Pays de la Loire - a mis en place des offres commerciales pour les occasionnels en particulier. Il s'agit de petits prix Mezzo et Ecco plafonnés respectivement à 10€ et 15€.				
05/04/2018	22	desserte	Avec le cadencement, on est passé d'un rythme d'1 train toutes les 20 minutes à des trains toutes les heures en moyenne. Il faudrait harmoniser les écarts entre les trains.					
05/04/2018	22	desserte	Les horaires modifiés suite au cadencement ne donnent pas satisfaction aux usagers de Sillé-le-Guillaume. En 2016, le train de 8h19 départ Sillé permettait d'arriver au Mans à 8h40. Désormais, les étudiants qui finissent à midi ne peuvent plus prendre le train qui part du Mans à 12h17 (trop tôt) : ils doivent attendre le suivant à 15h34 (arrivée Sillé à 15h54). Espère que ces horaires seront améliorés au prochain changement horaire.	La Région rappelle que le cadencement a pour conséquence de modifier profondément tous les horaires du réseau. Un bilan est en cours d'étude par les services régionaux pour examiner les conséquences, ligne par ligne, horaire par horaire (y compris en recensant les réclamations reçues). Le principal critère d'analyse reposera sur la fréquentation (augmentation ou baisse). Néanmoins, dans certains cas, les nouveaux horaires ne peuvent répondre à tous les besoins particuliers. à toutes les situations individuelles. Ce travail				

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		
05/04/2018	22	desserte	Le Maire de Neau s'interroge sur le devenir de sa gare compte tenu des nouveaux horaires qui ne répondent pas aux besoins des salariés et étudiants. Il y a de nombreux creux horaires. Certains trains s'arrêtent à Neau et pas d'autres : souhaite uniquement des missions omnibus qui ne rallongent pas beaucoup les temps de parcours. La LGV devait libérer des sillons sur la ligne TER classique pour augmenter la desserte. Désormais les habitants de Neau reprennent la voiture pour aller jusqu'à la gare d'Evron qui propose plus de desserte. Demande quel est l'intérêt pour la commune de financer les travaux sur le PN.	complexe prend du temps. Si des évolutions horaires devaient intervenir, elles répondraient à des enjeux d'intérêt général. Le premier bilan du cadencement sera partagé avec les associations puis en Comité de lignes. L'enjeu reste l'intérêt général. Les modifications ne pourront être mise en oeuvre qu'à partir de fin 2018.				
05/04/2018	22	desserte	Les nouveaux horaires cadencés ont engendrés une perte de 85 minutes/jour.					
05/04/2018	22	desserte	Abonnée TER sur Le Mans - Laval, elle passe 2h30/jour dans les transports. L'optimisation des temps de parcours est donc important, même si elle ne souhaite pas entrer en "concurrence" avec les usagers des haltes intermédiaires. L'abonnement TGV est trop onéreux et la participation de l'employeur de 50% aux frais de transports en TER est plafonné à environ 86 euros/mois. Comment attirer les salariés sur l'important bassin d'emplois de Laval alors que les entreprises sont confrontées à des difficultés de recrutement ? Comment encourager les mobilités ?	La construction des horaires de l'axe Le Mans - Laval a été un travail complexe dont les principaux enjeux ont été le maintien des temps de parcours performants et une desserte au moins équivalente quantitativement pour toutes les gares et haltes concernées. A cet effet, les TER ont été organisés en 4 missions sur cet axe : trains omnibus (s'arrêtent dans toutes les haltes intermédiaires), les trains à 7 arrêts orientés sur le périurbain de Laval, les trains à 7 arrêts orientés vers le périurbain du Mans et les trains à 3 arrêts (Conlie, Sillé-le-Guillaume, Évron). Cela permet d'optimiser les temps de transport pour tous. Dans le cadre de la négociation de la nouvelle convention avec la SNCF, la Région a obtenu l'accès des abonnés TER à certains TGV en heures creuses. Malheureusement, les abonnés TER n'intéressent pas la branche TGV de la SNCF. Le coût demandé par la branche TGV était prohibitif pour l'accès aux TGV en heure de pointe et absolument pas soutenable pour les finances régionales.				
05/04/2018	22	desserte	S'inquiète de la baisse de fréquentation de la gare de Domfront en nombre de montées+descentes. Cela a des conséquences sur la mise en œuvre du cadencement : les horaires des trains ne correspondent pas aux besoins des scolaires. Même avec 2 trains en 25 minutes le matin (7h24 et 7h52), le creux horaire ensuite jusqu'à 10h24 oblige à reprendre la voiture pour conduire son fils jusqu'à son établissement scolaire.	Le bilan de cadencement est indispensable pour répondre aux questions légitimes de Domfront et Conlie (voir ci-dessous). Si la baisse de fréquentation est liée aux nouveaux horaires cadencés, il faudra réexaminer les horaires. La Région constate que la baisse de fréquentation de la gare de Domfront a été très forte lors des comptages de l'automne 2017, alors qu'elle présentait une grande stabilité les années précédentes. Ces comptages ne semblent donc pas représentatifs de la tendance générale pour cette halte.				

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		
05/04/2018	27	desserte	92% des abonnés Laval-Rennes ne sont pas satisfaits des nouveaux horaires : il y a trop d'attente entre les 2 derniers trains du soir au départ de Rennes (à 17h59, 19h01 + 20h08 le vendredi). Proposition de prolonger jusqu'à Laval un des 2 trains de la Région Bretagne "Rennes > Vitré" à 18h19 et 18h45.	Cette proposition sera étudiée dans le bilan du cadencement, y compris la faisabilité d'avancer l'horaire.				
05/04/2018	27	desserte	Est satisfaite des nouveaux horaires cadencés et remercie la Région pour le TER Le Genest 8h35 > Laval 8h42 (création d'un train omnibus par le prolongement d'un train de la Région Bretagne). Le Genest bénéficie désormais de 3 trains matin et soir. Souhaite connaître le bilan de fréquentation de ces trains en espérant qu'ils seront maintenus.	La fréquentation du TER 857658 est satisfaisante avec des fréquentations allant de 45 à 104 personnes utilisant ce service. Ce bilan positif permet de confirmer la circulation de ce train.				
05/04/2018	22	desserte	Quand les cours finissent à 15h, il n'est pas possible de prendre le train car il y a un creux horaire en milieu d'après-midi.	Il s'avère compliqué de densifier l'offre en milieu d'après-midi. Contrairement aux jeunes enfants, les étudiants peuvent profiter de ce temps pour étudier à la bibliothèque.				
05/04/2018	22	desserte tarifs	L'offre de desserte le week-end mériterait d'être développée si la Région souhaite attirer des voyageurs occasionnels.	La nouvelle gamme tarifaire souhaite en effet rendre le train plus attractif pour les voyageurs occasionnels. A cet effet, la carte "Mezzo" donne droit à 50% de réduction sur le plein tarif et sera en vente à partir du 23 avril. Elle ne coûtera plus que 30 euros (contre 65 euros auparavant). L'évolution des dessertes le week-end sera étudiée dans le cadre du bilan du cadencement.				
05/04/2018	22	distribution/ gare	Regrette la fermeture de la gare d'Évron le samedi matin car les usagers qui travaillent du lundi au vendredi ne peuvent pas acheter leurs billets au guichet. La gare est également fermée en semaine au départ du 1er train du matin.	La gare est ouverte de 9h15 à 17h15. L'évolution constante des modes de consommation depuis plusieurs années se concrétise par l'érosion des modes de distribution physique. C'est pourquoi SNCF investit dans des solutions mobiles qui permettent un maillage plus fin des territoires, à l'instar de la Gare Mobile. L'avenir de la distribution des titres de transport passe par la digitalisation. SNCF - Pendant la fermeture du guichet, l'ouverture automatique du bâtiment-voyageurs peut être étudiée à Évron pour que les voyageurs puissent s'abriter. Ces solutions ont déjà été mis en place avec succès à Ferté-Bernard et à Chemillé par exemple. La Région étudie en effet, en lien avec les communes et leurs EPCI, des solutions pour que l'accès aux bâtiments-voyageurs soit maintenu. L'ouverture automatique des gares permettra l'usage de l'ensemble des équipements (salle d'attente, sanitaires, DBR...). Le soir, du personnel communal par exemple pourrait être sollicité pour la fermeture des locaux, dans le cadre d'une convention avec Gares & Connexions pour assurer le respect des normes de sécurité.				

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		
05/04/2018	22	distribution	Quand la gare d'Évron est fermée, il n'est pas possible d'acheter son abonnement.	Concernant l'égalité d'accès des citoyens aux services publics, la fracture numérique pose en effet problème. La digitalisation est plebiscitée et la majorité des personnes possède désormais des smartphones. Il relève de la responsabilité des collectivités territoriales notamment de ne pas exclure une minorité des services publics dématérialisés. C'est pourquoi la Région agit pour trouver des solutions palliatives de vente avec par exemple les offices de tourisme, les mairies, les Maisons de Services Publics... Il faut des solutions d'achat accessibles à tous mais le maintien d'un guichet ne pourra pas résoudre tous les problèmes. <i>Information post-réunion</i> : Deux réunions se sont tenues les 19/04 et 19/06/2018 pour travailler sur le devenir de ce bâtiment-voyageurs et des solutions alternatives de vente de billets. La mise en place d'un terminal de vente "Mobileo" à la Maison des Services Publics est en cours d'étude et de validation.				
05/04/2018	toutes	accessibilité	Si les trains sont désormais accessibles, ce n'est pas le cas pour les gares ou les DBR (hauteur maximum : 1,30 m). Évron est la seule ville dont la ligne autocar n'est pas accessible aux PMR.	La gare d'Évron ne fait pas partie du programme des gares prioritaires défini par le Sd'AP. Cependant, la Région est prête à accompagner les collectivités locales qui s'engagent dans des travaux de mise en accessibilité. <i>Information post-réunion</i> : l'arrêt autocar situé devant la gare d'Évron a été mis en accessibilité en 2017.				
05/04/2018	toutes	gare	Une présence humaine en gare du 1er au dernier train aurait évité le décès récent d'une jeune fille en gare d'Écommoy.	SNCF plusieurs accidents sont malheureusement à déplorer à Écommoy (2011, 2016 et 2018). Lors du précédent décès en 2016, un agent SNCF était pourtant présent en gare. La présence humaine n'est pas une solution pour empêcher tout accident.				
05/04/2018	22	gare	Satisfait des aménagements pour l'accès à la gare d'Évron, mais le cheminement des PMR reste trop complexe. En période hivernale, la passerelle est verglassée et pose des problèmes de sécurité. Il manque des abris sur les quais en cas d'intempéries.	Concernant l'accessibilité de la gare d'Évron, la Région a rencontré le Maire en février 2018. La commune sera aidée financièrement par la Région pour réaliser les travaux nécessaires. Cette subvention se justifie au regard de l'augmentation de la fréquentation dans une gare qui doit rester attractive. Par ailleurs, un nouveau parking a été construit devant la gare, mais il manque des places de stationnement. La Ville souhaite donc acquérir des terrains propriété de la SNCF. Ces négociations foncières ont lieu au niveau national ; le prix demandé est important car il est nécessaire de dépolluer le terrain. Le Maire d'Évron est attaché à l'adéquation de l'offre et de la demande dans tous les services publics. Consciente de l'évolution vers un guichet numérique dans le cadre d'une démarche pro-active et concertée, la Municipalité accompagnera les évolutions techniques, numériques et technologiques ainsi que les aménagements d'accessibilité PMR. SNCF - La présence humaine ne constitue pas une garantie de sécurité absolue : des drames se produisent malgré tout en présence d'agents SNCF. Le problème est bien plus large et renvoie à l'accessibilité, à la conception de la passerelle. <i>Information post-réunion</i> : Des études avant-projet pour la mise en accessibilité de la gare sont relancées dès cette année sur le périmètre SNCF Réseau. Date prévisionnelle des travaux : 2021.				
05/04/2018	22	gare / accessibilité	Si un voyageur chute de la passerelle de la gare d'Évron ou fait un malaise tôt le matin, il paraît nécessaire d'assurer une présence humaine en gare aux heures de passage des trains. Il s'agit d'une question d'égalité d'accès aux services publics.	SNCF - La présence humaine ne constitue pas une garantie de sécurité absolue : des drames se produisent malgré tout en présence d'agents SNCF. Le problème est bien plus large et renvoie à l'accessibilité, à la conception de la passerelle. <i>Information post-réunion</i> : Des études avant-projet pour la mise en accessibilité de la gare sont relancées dès cette année sur le périmètre SNCF Réseau. Date prévisionnelle des travaux : 2021.				

date réunion	ligne concernée (voir légende)	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
		thématique			suite défavorable		mise en service prévue ou réalisée	
					raisons techniques	raisons financières		suite favorable
05/04/2018	22	gare	Satisfait de l'augmentation de la fréquentation en gare de Conlie mais constate qu'aucune mesure de fréquentation n'a eu lieu depuis le dernier comité de lignes (03/11/16). Car la circulation routière a fortement augmenté autour de la gare : cela pose des questions de sécurité pour accéder au parking. Une étude pour la création d'un nouvel accès au parking côté bâtiment-voyageurs semble indispensable.	Les comptages de fréquentation routières dans les rues autour des gares ne sont pas du ressort de la Région (relèvent du gestionnaire de ces voiries). En fonction de l'affluence constatée, la commune et/ou l'EPCI doivent prendre leurs responsabilités. La Région se tient à leur disposition pour accompagner financièrement l'extension et/ou la création de parkings. Les élus locaux peuvent prendre contact avec les services régionaux pour la constitution d'un dossier de subvention. <u>Information post-réunion</u> : les comptages de fréquentation ferroviaire ont bien eu lieu comme chaque année à l'automne 2017. Les chiffres sont diffusés gare par gare dans le dossier de réunion (page 4).				
05/04/2018	22	gare	Le projet de création d'une nouvelle halte à Le Mans Hôpital est ancien ; il était déjà porté par l'ancienne majorité. Les élus métropolitains du Mans sont satisfaits de constater qu'il est maintenu y compris avec une diamétralisation de l'offre de desserte. Le calendrier des travaux n'a de cesse de s'allonger. Comment SNCF Réseau explique qu'il faut encore attendre 3 ans pour réaliser les quais ? Quand est programmé le prochain Comité de pilotage ?	SNCF Réseau - De nombreux chantiers sont engagés sur le réseau ferré national, conduisant à de fortes tensions sur les ressources. Il s'agit d'un problème d'organisation et de planification des projets et travaux La Région est convaincu de l'intérêt de cette nouvelle halte car elle est située dans une zone d'emplois très importante. Les élus sont attentifs à développer des dessertes ferroviaires sur les zones d'activités, y compris en-dehors de Nantes. Certains projets avancent plus vite que d'autres. <u>Information post-réunion</u> : L'enquête publique relative à la création de la halte "Le Mans - Hôpital" se déroule au mois d'octobre 2018. Les études-projets seront lancées en 2019. Le planning des travaux sera confirmé à l'issue de ces études.				
05/04/2018	27	qualité de service	Il manque des places assises dans le train départ Laval à 17h32 vers Port-Brillet. La sur-occupation des rames semble liée à la suppression du train Virgule de 17h20.	Ce train circule en unité simple (1 rame). La surcharge est bien identifiée par SNCF qui recherche des solutions. Mais la tension sur le parc de matériel roulant : rames immobilisées pour maintenance, prêt de rames à la Région Bretagne pour les test sur la Virgule de Sablé... ne permet pas aujourd'hui de passer ce train en UM (unité multiple : 2 rames). La Région souhaite que cette surcharge en particulier (mais aussi toutes les autres) soit résolue de façon pérenne dès que la reprise des circulations sur la Virgule de Sablé.				
05/04/2018	22	qualité de service	Constate une baisse de la fréquentation entre Le Mans et Laval, qui pourrait s'expliquer par les nombreux problèmes de qualité de service en 2016 et 2017 (notamment à cause des problèmes aux PN).	<u>Information post-réunion</u> 1/ Fréquentations. Il n'y a pas de baisse de fréquentation avérée entre Le Mans et Laval entre 2016 et 2017 (-0,4% seulement sur l'année complète). Cependant, il est vrai que le niveau de fréquentation de 2016/2017 est moins élevé que celui de 2014/2015 (- 10 000 voyages environ soit environ - 2 %). 2/ Qualité de service : pas d'alerte particulière o Sur la ponctualité par mois : - elle a été meilleure sur Le Mans-Laval que sur l'ensemble du réseau en 2014, 2015, 2016 et 2017 (avec une légère baisse passant de 93 % en 2015 à 92 % en 2016, mais une nouvelle hausse en 2017 à 94 %), - sur chacun des mois de 2017 elle a été au-dessus de la ponctualité du réseau sauf en mai et juin 2017. o Sur les suppressions : 74 suppressions de train en 2017, contre 250 en 2016, 93 en 2015 (principalement pour des mouvements sociaux) soit respectivement 2 %, 2,7 % et 3,2 % de l'ensemble des suppressions				

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		
05/04/2018	22	qualité de service	Souhaite savoir pourquoi le train 857696 Laval 18h31 > Évron 18h51 est souvent supprimé.	La rame Z 21500 a en effet été supprimé en raison de problème engin moteur. La récurrence des suppressions est à vérifier. <i>information post-réunion</i> : Après vérifications par SNCF, ce train a subi 32 suppressions entre le 01/01 et le 03/07, dont 28 liées aux mouvements de grève, 2 pour cause matériel roulant, 1 pour défaut de conducteur et 1 suppression liée à la production. Sur cette même période, ce train a connu 13 retards, dont 5 imputables à l'infrastructure (SNCF Réseau), 5 pour des causes externes (animaux sur les voies, intempéries...), et 3 pour des causes relevant de l'activité TER (matériel roulant, conducteur,...).				
05/04/2018	22	qualité de service	Propose de supprimer les 1ère classe pour résoudre les problèmes de surcharge entre Laval et Évron (notamment le TER du vendredi départ Laval à 17h50).	Les recettes des 1ères classes ne sont pas négligeables pour les comptes publics car elles représentent plusieurs milliers d'euros. Il faut trouver un moyen de reconstituer les recettes supprimées : soit dans la poche du contribuable (la collectivité finance déjà 72% du coût de fonctionnement), soit en faisant payer les usagers. Mais la Région ne souhaite pas augmenter les tarifs tous les ans. Il faut cependant que SNCF adopte une approche plus équilibrée de ce type de sujet : en cas de forte affluence, les contrôleurs doivent donner accès aux voyageurs de 2 ^{de} classe aux rames de 1 ^{ère} classe avec plus de souplesse. SNCF - Les voyageurs qui achètent des billets de 1 ^{ère} classe sont souvent ceux qui effectuent une correspondance TGV/TER. La SNCF est attentive à l'évaluation du nombre de places disponibles en 2 ^{de} classe en fonction des fréquentations. Les contrôleurs seront sensibilisés à cette problématique.				
05/04/2018	toutes	tarifs	Actuellement, les abonnements annuels ne peuvent être suspendus que pendant 2 mois minimum. On espère que le nouvel abonnement sera plus souple ?	Le nouvel abonnement "Tutti" pourra être suspendu. Il s'agit en effet d'un abonnement illimité, sans plancher. <i>Information post-réunion</i> : L'abonnement tutti a pu être suspendu 1 mois cet été. La Région des Pays de la Loire a transmis sa demande à SNCF pour que les abonnements puissent être suspendus 1 mois.				

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
05/04/2018	toutes	tarifs	S'inquiète de l'augmentation de 7 euros/mois pendant 3 ans sur les nouveaux abonnements et de la suppression du dispositif "1 euro". En favorisant les voyageurs occasionnels, la Région se prive du financement à 50% par les employeurs.	La nouvelle gamme tarifaire entrera en vigueur le 1er juillet 2018 pour ce qui concerne les abonnements. Elle vise à rééquilibrer les niveaux de tarif. L'abonné était jusqu'à présent triplement subventionné. 1) L'usager ne contribue au coût réel du transport qu'à hauteur de 18%, le reste est subventionné par la Région. À l'inverse, les voyageurs occasionnels paye 87% de leur titre de transport. 2) L'employeur contribue lui aussi à hauteur de 50%. 3) Enfin, 3ème niveau de subvention : le dispositif "1 euro". Au final, l'usager ne participe plus qu'à hauteur de 8% du coût total réel de l'abonnement. À titre d'exemple, le coût du péage autoroutier entre Nantes et Angers est identique à ce que paye l'abonné pendant une semaine. Le modèle économique du TER n'est plus concurrentiel. L'objectif est de faire revenir les voyageurs dans les trains. Ces dernières années, le prix de l'abonnement n'a pas progressé. Le système étant fortement subventionné (moindre contribution des abonnés aux recettes), le risque est que le contribuable ligérien ne souhaite plus payer pour une minorité d'abonnés. Le financement du transport régional ne peut plus être exclusivement tourné vers les abonnés. En supprimant le dispositif "1 euro", la Région a fait le choix d'une nouvelle gamme tarifaire plus équilibrée. La responsabilité des élus est en effet de servir l'intérêt général et de veiller au ratio entre les ressources publiques et le nombre de voyageurs aidés. Face à la concurrence des autres modes de transport (covoiturage, offre de cars libéralisée...), le train est devenu trop onéreux, c'est pourquoi il faut rendre le train plus attractif pour les voyageurs occasionnels. Ainsi la nouvelle gamme tarifaire propose un nouvel équilibre où l'abonné contribuera à hauteur de 21% du prix réel (contre 18% hier), ce qui ne représente pas non plus une révolution. Un bilan sera réalisé dans 1 an pour faire l'analyse de la hausse de fréquentation comparée avec le nombre d'abonnés "perdus" le cas échéant. La Région préfère un discours de vérité, responsable, opposé au discours sur la gratuité. Quel service doit rendre le train régional : à 1500 bénéficiaires du "1 euro" ou à 3500000 ligériens et aux millions de touristes qui visitent notre région chaque année ?				
05/04/2018	22	tarifs	Pourquoi le tarif ne respecte pas le barème kilométrique ? Si l'augmentation de 7 euros sur l'abonnement est forfaitaire, elle impact plus fortement les petits trajets, ce qui paraît injuste.	Avant l'adoption de la nouvelle gamme tarifaire, la Région a réalisé une enquête pour mesurer le niveau d'acceptation d'une hausse de prix. Il s'agissait de savoir à partir de quand la hausse tarifaire entraînerait la perte d'usagers. Ces sondages ont mis en évidence que, la tarification ferroviaire étant kilométrique, plus la distance est longue, plus le tarif est comme élevé. Les hausses sont d'autant moins acceptées que la distance est longue. C'est pourquoi la Région a fait le choix d'une hausse en valeur absolue plutôt qu'en pourcentage.				

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		
05/04/2018	22	tarifs	En passant du statut de lycéenne à étudiante, l'usager a vu son abonnement passé de 70 euros/an à 80 euros/mois : pourquoi une telle différence de prix ?	Jusqu'en septembre 2017, les transports scolaires étaient financés par les Départements. La politique tarifaire de la Mayenne est très avantageuse pour les familles par rapport aux autres départements de la Région. À titre d'exemple, le coût du transport scolaire pour le 1er enfant en Mayenne s'élevait à 70 euros contre 160 euros en Sarthe. Le transport scolaire concerne également le ferroviaire, avec le même tarif. Par convention, le Département payait à SNCF la différence de tarifs entre l'abonnement scolaire et l'abonnement ferroviaire. La compétence transport des 5 Départements a été transférée à la Région depuis septembre dernier. Toutefois les prix sur le scolaire n'ont pas augmenté. Actuellement, l'abonnement Evron<->Laval s'élève en effet à 81,10 euros/mois pour les étudiants. Avec la mise en oeuvre de la nouvelle gamme tarifaire régionale (à compter de juillet 2018 pour les abonnés), la Région a souhaité favoriser les déplacements quotidiens des jeunes de moins de 26 ans. Ainsi, l'abonnement passera à 70 euros/mois, voire 58,40 euros/ mois avec tutti illimité. <i>Information post-réunion</i> : À l'avenir, la Région va harmoniser les différentes politiques tarifaires scolaires pour assurer un égal accès au service public de transport à tous les Ligériens.				
05/04/2018	22	grève	Pendant la période de grève actuelle, compte tenu du nombre important de trains supprimés (40% en avril, 50% en mai, combien en juin ?), il faut reprendre sa voiture. Souhaite donc une compensation financière à la hauteur des jours de grève. Ne comprend pas pourquoi le calendrier des grèves n'est pas respecté car des trains sont supprimés même en-dehors des jours annoncés.	La Région reconnaît que la question des indemnités n'a pas été suffisamment anticipée. Actuellement, les abonnés bénéficient d'un système d'abattement limité à 20%. Au vu du nombre de jours de grève effectif, des mesures seront annoncées. <i>Information post-réunion</i> : l'indemnisation suite aux grèves donne droit à 50% de réduction pour les abonnés annuels et mensuels au titre des mois d'avril et mai. Pour les grèves de juin, la SNCF propose une mesure commerciale avec une réduction de - 50% sur les coupons de septembre et octobre. SNCF - Pour un jour de grève, les perturbations commencent la veille à 19h et se prolongent jusqu'au lendemain 8h. Par conséquent, les lendemains de grève, il est impossible d'avoir un plan de transport "normal". Par ailleurs, certaines organisations syndicales ont déposé un préavis de grève illimité (en plus de la grève perleée). Enfin, la grève touche tous les personnels, y compris ceux qui travaillent dans les ateliers de maintenance (des trains peuvent donc être supprimés pour cause de panne du matériel roulant). Il est très difficile d'avoir une visibilité à long terme. L'objectif de SNCF est de proposer systématiquement le même PTA chaque jour. Les personnels présents sur les quais permettent d'adapter les PTA en fonction des besoins remontés depuis le terrain.				
05/04/2018	22	grève	Le car de substitution prévue le mardi à 7h45 pendant la grève du 22 mars n'est jamais passé devant la gare d'Évron.	SNCF reconnaît qu'elle a rencontré des difficultés avec les chauffeurs de car qui ne connaissaient pas les arrêts et ne respectaient pas les horaires de passage. Certains voyageurs se sont trompés en montant dans les cars scolaires au lieu des cars SNCF.				

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		
05/04/2018	toutes	matériel roulant	Il n'y pas toujours de prises électriques dans les trains pour brancher les PC et téléphones.	<p><i>Information post-réunion - Le niveau d'équipement dépend du type de matériel roulant :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - X 72500 : une prise par paire de sièges (suite rénovation) - X 73500 : pas de prises - ZTER : une prise par siège ou paire de siège en 1ère classe, et une à chaque carré de sièges en 2nde - AGC : une prise par paire de sièges en 1ère, et une à chaque carré de sièges en 2nde - TER 2N ng : une prise par trumeau en 1ère et en 2nde - Tram-train : pas de prises - Régionalis : une prise par paire de sièges en 2nde, et une à chaque siège en 1ère - Régio2N V200 : une prise par paire de sièges, en 1ère comme en 2nde <p>Les Régio2N Bretagne circulant sur Rennes-Laval-Le Mans sont équipés de prises. Pour les rames AGC et ZTER, les rénovations mi-vie prévues au cours de la décennie 2020 permettront d'installer des prises électriques supplémentaires.</p>				
05/04/2018	22	information voyageurs	Pourquoi est-il nécessaire de réactiver tous les ans le service d'alerte par SMS ?	SNCF étudiera la possibilité de réaliser un réabonnement automatique.				
05/04/2018	22	objets trouvés	Pourquoi le service des objets trouvés est si complexe : les usagers sont obligés de payer 10 euros pour récupérer un objet perdu en gare du Mans où tout est regroupé.	Il ne s'agit pas d'un service géré par la SNCF. Il faut donc rétribuer le prestataire (12 millions d'objets trouvés/an). Les objets trouvés peuvent également être déposés dans n'importe quelle gare, les mairies ou après des commissariats.				

légende des sigles

DBR : Distributeur de Billets Régionaux (automate de vente)

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

PTA : Plan de Transport Adapté

LGV : Ligne à Grande Vitesse

US : unité simple (train à 1 seule rame)

UM : unité multiple (train à plusieurs rames)

ZTER : rame de train TER (Z 21500)

TAD : transport à la demande

PN : passage à niveau

PMR : Personne à mobilité réduite

LTV : limitation temporaire de vitesse

EPCL : établissement public de coopération intercommunal