

CDL		Sarthe lignes : 21 (section) Le Mans-Sablé / 22 Le Mans-Laval / 23 Le Mans-Nogent le Rotrou / 24 Le Mans - Alençon / 25 Le Mans - Château du Loir / 26 Le Mans-La Flèche-Saumur						
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		
24/05/2018	28	Infrastructure matériel roulant		<p>État d'avancement des tests sur la Virgule de Sablé(SNCF) Suite au dysfonctionnements électriques constatés sur la LGV et 2 raccordements avec la Virgule (Laval Ouest et Sablé), le concessionnaire ERE (Eiffage Rail Express) et SNCF Réseau mène plusieurs batteries de tests depuis le 22 janvier. Phase 1 : 47 pédales ont été posées sur l'infrastructure qui permettent de vérifier si le train est bien détecté par les systèmes informatiques. Phase 2 : tests avec un prototype de "booster de shunt". Les marches d'essai doivent se poursuivre jusqu'en juin 2018. Une rame de test a été équipée avec une boucle inductive d'aide au shuntage (BIAS) : la combinaison des équipements complémentaires installés sur l'infrastructure et le matériel roulant permet de renforcer la détection des circulations. Les solutions préconisées seront ensuite certifiées par un Organisme Qualifié Agréé indépendant (CERTIFER). La reprise progressive des circulations pourrait être envisagée à la rentrée (28 août 2018) si toutes les conditions de sécurité sont garanties. <i>Information post-réunion : reprise des circulations depuis le lundi 27 août 2018</i></p>				
24/05/2018	28	infrastructure	Demande une expertise technique indépendante, permettant de sécuriser les investissements publics et de mieux comprendre comment on en est arrivé à cette situation.	Ce n'est pas à la Région de financer une expertise technique. C'est le maître d'ouvrage qui doit assumer ses responsabilités.				
24/05/2018	28	Infrastructure matériel roulant	Demande si les marches d'essai sur la LGV ont bien été réalisées avec du matériel TER et si les circulations TER étaient déjà connues lors de la conception de cette voie ?	La circulation de TER sur une LGV est une 1ère mondiale. Les essais de matériel roulant sur la nouvelle infrastructure ont bien été réalisés avec des TER pendant 2 mois sans aucun incident. Ces matériels ont fait l'objet d'une accréditation de l'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) et d'une autorisation de mise en exploitation commerciale (AMEC) ; ils sont équipés exactement de la même façon que les rames TGV. Le problème rame/voie apparaît de façon fugitive et volatile (y compris en fonction des conditions météo), il était indétectable pendant les essais et rien ne pouvait alerter en amont les experts sur l'apparition de ces dysfonctionnements électriques.				
24/05/2018	28	information voyageurs	Le Maire de Sablé-sur-Sarthe se félicite de l'avancée des tests, mais regrette le manque de clarté dans la communication de la SNCF sur les raisons techniques. Souhaite que SNCF soit plus efficace en matière de communication pour la reprise des circulations afin que les usagers se réapproprient pleinement la ligne.	<p>SNCF partage la nécessité de mieux communiquer pour relancer la fréquentation.</p> <p>Région - La Virgule de Sablé représente un gain de temps important pour relier les métropoles régionales et répond à un véritable besoin de déplacements pour améliorer la qualité de vie des ligériens. La Région réaffirme sa détermination à trouver des solutions.</p>				

date réunion	ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
		thématique			suite défavorable		suite favorable	mise en service prévue ou réalisée
					raisons techniques	raisons financières		
24/05/2018	toutes	infrastructures	La sénatrice demande quel sera l'impact de la réforme ferroviaire en Pays de la Loire quant au maintien des petites lignes. Quelle concertation avec l'État ? Les habitants des zones rurales sont en effet inquiets pour la vitalité et l'attractivité économique de leurs territoires. Demande quand débiteront les travaux de remise en état de la ligne Le Mans - Alençon.	La Région partage les mêmes inquiétudes. La réponse du Premier Ministre après la sortie du rapport Spinetta interroge : "la fermeture des petites lignes ne peut être décidée par l'État". Cela laisse craindre le transfert de certaines lignes aux AOT Régions qui seront sous pression pour investir dans les infrastructures. Pour gagner cette bataille, il faut être conscient des enjeux. Pendant plusieurs décennies, l'État a fait le choix de prioriser les dépenses lisées à la grande vitesse au détriment des budgets nécessaires à la rénovation des infrastructures de proximité. Toutes les infrastructures en France sont aujourd'hui en mauvais état (ferroviaire, routes, ports...). La Région est déterminée à sauver les lignes ferroviaires existantes, à condition que les voyageurs retrouvent une qualité de service satisfaisante et des tarifs accessibles. C'est pourquoi, dans la nouvelle convention 2018-2023, la Région incite plus fortement la SNCF à améliorer la qualité de service par un mécanisme de bonus/malus. Les voyageurs doivent retrouver confiance dans le système ferroviaire, surtout dans un contexte de forte concurrence modale. Mais la qualité de service passe aussi par des infrastructures rénovées. La Région n'est pas favorable au transfert d'infrastructures sans contreparties financières, mais est déterminée à trouver des solutions notamment au travers du Pacte ferroviaire qui doit permettre de financer les rénovations. Par ailleurs, les travaux sur les infrastructures souffrent de normes, délais et coûts trop importants. SNCF Réseau dispose d'un monopole sur la conception et la réalisation de certains travaux ; il est même juge et partie pour décider des chantiers prioritaires. Enfin, il faut reconnaître que l'État a pour l'instant très peu concerté sur ces sujets. Les Régions font valeur leur point de vue au travers des instances de Régions de France.				
24/05/2018	24	infrastructure	Inquiétudes sur la rénovation de la voie entre Le Mans et Alençon. Le programme ne prévoit pas de travaux concomitants et craint donc des ralentissements (LTV) pour longtemps. Souhaite des travaux réalisés en une seule fois.	La Région partage la forte préoccupation sur les travaux de rénovation de cette ligne ; elle est déterminée à porter ce projet. La phase des travaux en 3 temps par SNCF Réseau n'est certes pas la solution idéale mais les études doivent être encore affinées. La réalisation des travaux en 1 seule phase nécessite de disposer des financements et des ressources humaines.				
24/05/2018	24	infrastructure	Les élus locaux demandent une clarification sur les travaux de rénovation des voies Le Mans-Alençon (plusieurs tronçons sont concernés). Souhaitent des engagements forts et des garanties afin que ce chantier soit prioritaire et inscrit au Contrat d'Avenir que la Région négocie actuellement avec l'Etat suite à l'abandon de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes. Les travaux présentés en phase 1 sous 3 ans ne sont que des "rustines" : sa complète modernisation est indispensable pour améliorer les dessertes et bénéficier pleinement du cadencement.	On sera sûrement contraint de passer par un phasage, d'autant que le montage du plan de financement prendra un peu de temps. Il n'est pas possible de mobiliser 94 millions d'euros aussi facilement. Dans le cadre des moyens qui seront mis en oeuvre par l'État après l'abandon de Notre-Dame-des-Landes, la Région doit repenser globalement ses différents investissements. Le Mans-Alençon n'est pas la seule infrastructure concernée : d'autres investissements à venir en Pays de la Loire mobiliseront les finances régionales. SNCF Réseau confirme que le calendrier présenté ne constitue qu'une 1ère base de discussion, mais qu'il s'agit d'une base réaliste compte tenu de la disponibilité des engins de chantier. La ligne n'est pas "pourrie" (il n'y a pas de problème de sécurité si les LTV sont respectées) : seule la voie 1 est concernée ; les traverses de la voie 2 sont saines et peuvent encore être utilisées quelques années de plus, ce qui rend justement possible un phasage. Région - Concernant les délais de réalisation des travaux, on peut s'interroger sur le modèle				

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		
24/05/2018	24	infrastructure	Cette voie a 43 ans. Il est urgent de la rénover car les éléments métalliques sont "pourris". Le calendrier des travaux pose la question de la pérennité de cette ligne si les rails ne sont remplacés que dans 20 ans.	économique et technique de SNCF Réseau qui manque de moyens SNCF Réseau proposera prochainement un calendrier de concertation : * avant-projet : septembre , * réunion du comité de pilotage : octobre 2018.				
24/05/2018	Intercité 24*25	infrastructure desserte	Le Comité de défense de l'axe Caen-Le Mans-Tours s'inquiète des déclarations du Président de la Région Normandie qui, dans une récente interview, laisse penser que la ligne sera fermée et remplacée par des autocars.	Les Régions Centre-Val de Loire et Pays de la Loire ont pris connaissance par la presse du transfert de cette ligne Intercités par l'État à la Région Normandie. Il s'agit de la ligne la plus longue qui traverse les Pays de la Loire qui représente 2 AR/jour. La Région est bien consciente du problème posé, mais pense que les Normands habitants du bassin d'Alençon resteront attaché à une liaison avec Le Mans pour les déplacements TGV vers la capitale. Le travail technique entre les 3 Régions concernées est en cours sur la base du maintien des circulations TET sur cette ligne et celle des liaisons interrégionales. L'infrastructure sera pérennisée pour maintenir les circulations TER.				
24/05/2018	24	desserte	Le TER n°857104 Caen 5h46 > Le Mans 7h41 arrive trop tard pour les cours qui débutent à 8h (temps d'acheminement entre la gare et l'établissement scolaire). Propose d'avancer le train en provenance de Laval (L.22) TER n°857604 Laval 6h43 > Le Mans 7h36.	Une étude spécifique a été menée concernant les besoins des publics scolaires des établissements du Mans de manière à adapter les horaires des dessertes en fonction des possibilités ferroviaires. Cependant, tous les trains ne peuvent pas arriver à la même heure le matin en gare du Mans. De plus, les établissements scolaires ne sont pas tous situés à la même distance de la gare.				
24/05/2018	24	desserte	Avant cadencement, un retour était possible au départ du Mans à 20h52 le dimanche vers les haltes intermédiaires. Actuellement le train partant du Mans à 19h53 est direct vers Alençon.	Les fréquentations du train concerné avant cadencement étaient très faibles dans les haltes intermédiaires (2 descentes à Montbizot et 2 à Vivoin comptabilisées en octobre 2016). Le choix a donc été fait d'accélérer le TER de 19h53 pour gagner en temps de parcours.				
24/05/2018	24	desserte	L'arrêt de l'Intercité à 18h01 à La Hutte-Coulombiers n'est financé que pour 18 mois. Les élus communautaires souhaitent que la Région s'engage de façon pérenne sur la desserte de cette gare.	La fréquentation de cet arrêt est satisfaisant. La Convention a en effet été signée jusqu'en décembre 2019, c'est-à-dire jusqu'à la fin du fonctionnement actuel des trains Intercités/TET. Cette ligne sera transférée à la Région Normandie en 2020. La Région souhaite le maintien de cet arrêt et le sujet sera examiné entre les 3 Régions dans le cadre des études de définition de la desserte de cet axe.				
24/05/2018	24	desserte	Les élus locaux ont bien voulu jouer le jeu du cadencement mais force est de constater qu'il ne s'agit que de simples adaptations horaires (trains avancés ou retardés de quelques minutes).	<i>information post-réunion : La ligne Le Mans - Alençon bénéficie depuis la mise en place du cadencement de 2 A/R quotidiens supplémentaires, toutes les haltes bénéficiant d'arrêts supplémentaires.</i>				
24/05/2018	21	desserte	La desserte du soir après 20h dans le sens Le Mans > Sablé n'est pas satisfaisante.	L'amplitude horaire est en effet réduite. Le dernier train part actuellement à 19h49 (avant : 20h15). Sa mission omnibus permet de desservir l'ensemble du territoire. La remarque sera prise en compte dans le cadre du bilan du cadencement en cours d'élaboration.				
24/05/2018	21	desserte	Souhaite la création d'un train entre Tiercé et Sablé pour combler un creux horaire entre 6h08 et 8h06.	A étudier dans le cadre du bilan du cadencement.				

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		
24/05/2018	25	desserte	Regrette la diminution de l'amplitude horaires des trains omnibus le soir entre Le Mans et Château-du-Loir. Le dernier TER de 19h51 est en effet devenu semi-direct. Le dernier omnibus part à 19h17, c'est trop tôt.	L'intérêt de la nouvelle mission de train du TER de 19h51 est d'améliorer le temps de parcours entre Le Mans et Tours. La fréquentation du TER de 19h17 sera analysée dans le cadre du bilan du cadencement. Il est important de savoir dans le détail si on a gagné des voyageurs sur ces 2 derniers trains du soir. Dans ce cadre là, il faudra peut-être se reposer la question de la politique d'arrêt.				
24/05/2018	21	desserte	Les horaires cadencés ne correspondent pas aux besoins des usagers. Les trains ne circulent plus toutes les 1/2 h. En conséquence, les enfants doivent partir de 7h pour des cours débutant à 8h. Souhaite connaître les résultats des comptages, quand auront lieu les retours sur le cadencement et quand sera prise la décision de modifier ou pas les horaires.	Le bilan du cadencement est en cours d'analyse. Les services de la Région étudient l'évolution (positive ou négative) de la fréquentation de chaque train.				
24/05/2018	21	desserte	Il y a trop d'écart au départ de Noyen entre les trains de 7h24 et 8h37 vers Le Mans. Demande la création de nouveaux trains pour combler les creux horaires. Souhaite une analyse de fréquentation des trains avec les nouveaux horaires cadencés.	L'infrastructure Le Mans - Sablé est l'une des plus fréquentées de la Région, générant de nombreuses contraintes de construction horaire. Le bilan du cadencement est en cours d'étude et des adaptations pourraient être proposées en fonction des possibilités techniques.				
24/05/2018	26	desserte	Satisfait de l'amélioration de la desserte depuis le dernier comité de lignes. Le Conseil Municipal de La Flèche a voté un vœu le 29/03 (suivi d'un courrier) pour mobiliser la Région sur l'ensemble des problèmes de mobilité. Etonné de ne pas avoir reçu de réponse.	La Région reconnaît qu'elle a manqué de réactivité. Il est cependant désagréable d'être interpellé par voie de presse : le procédé manque de diplomatie. La Région assume néanmoins ses responsabilités pour améliorer les mobilités car les conséquences sont bénéfiques à tous : pour les usagers, le développement économique et la préservation de l'environnement. Après l'extension des services express vers Le Mans et Angers, la Région pourrait compléter les offres de transport. Un rendez-vous sera pris en fin de réunion.				
24/05/2018	24	fréquentation	Satisfait des fréquentations en hausse sur Le Mans - Alençon mais alerte la Région sur la prise en compte des voyageurs qui empruntent le car entre les gares de Montbizot et La Guierche.	Les hausses de fréquentation (+ 10 %) sont aussi la conséquence du développement de l'offre de transport.				
24/05/2018	toutes	tarifs	La Sénatrice relaye les demandes des usagers en vue de la création d'un titre de transport unique qui favoriserait l'intermodalité.	La Région est favorable à l'harmonisation des grilles tarifaires et des systèmes de billetterie. Il s'agit cependant d'un travail de long cours qui prendra au moins 5 ans. Dans un 1er temps, la Région fera converger les tarifications scolaires et celles des lignes interurbaines des 5 Départements. L'enjeu consiste à trouver un équilibre pour des tarifs équitables afin d'aboutir à un système plus "juste" pour tous.				
24/05/2018	21	tarifs	Souhaite obtenir une aide financière de la Région pour 2 abonnements scolaires car même avec la carte "Mezzo", le budget mensuel transport s'élève à 2500 euros.	En Sarthe, l'abonnement scolaire est au même tarif quel que soit le mode de déplacement (autocar, train). Pour bénéficier de ce tarif les élèves doivent résider et étudier en Sarthe. Pour des élèves de Sablé-sur-Sarthe souhaitant étudier à Nantes, il est nécessaire d'acheter un titre TER (abonnement ou carte de réduction). Pour les jeunes, les tarifs de la nouvelle gamme tarifaire régionale seront moins chers qu'auparavant. Avec la carte Mezzo, le trajet Sablés-sur-Sarthe – Nantes revient à 11,90€ (aller simple).				

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		
24/05/2018	toutes	tarifs	Demande si le nouveau tarif "Ecco" est également non annulable et non remboursable même en cas de grève.	<i>Information post-réunion : Le billet est normalement non échangeable, non-remboursable. Toutefois SNCF a décidé de faire un geste commercial : les voyageurs ont 60 jours pour demander le remboursement (voir le site TER, rubrique "indemnisation grèves").</i>				
24/05/2018	toutes	tarifs	Depuis quelques semaines, les cartes de réduction nationales (jeunes, sénior) ne proposent plus en période bleue le rabais de -50%. Le site internet SNCF continue de vanter cet avantage alors qu'il n'existe plus en Pays de la Loire.	Le site internet "Oui.Sncf" est national. Depuis la mise en place des nouvelles gammes tarifaires par les Régions qui ont obtenu la liberté tarifaire pour les TER, les mises à jour sur le site national de la SNCF sont en cours de traitement. La Région comprend que cela pose problème. Le prix des nouvelles cartes régionales dédiées aux voyageurs occasionnels a été divisé par deux. Il n'est peut-être pas plus onéreux de posséder 2 cartes (1 nationale + 1 régionale) mais ce n'est pas pratique pour l'utilisateur. Problème à étudier d'autant que l'objectif de la nouvelle gamme tarifaire régionale est de renforcer l'attractivité du réseau ligérien.				
24/05/2018	21	tarifs	Une enseignante rencontre de nombreux problèmes pour les réservations relatives aux sorties scolaires. S'il y a bien un n° de tél dédié aux tarifs "Groupes Jeunes", les interlocuteurs changent continuellement et sont souvent injoignables. Il n'y a pas de véritable suivi des dossiers. Suite à l'annulation en dernière minute du transport en train, obligée de trouver une solution de repli par la location d'un autocar.	<i>Information post-réunion : Depuis avril dernier et jusqu'à la fin du mois de juin (pendant de fortes grèves), SNCF a décidé de suspendre la vente du tarif "Groupe Jeunes" et a procédé à l'annulation des réservations qui avaient été faites sur cette période. Au vu du public transporté et de la nature des déplacements concernés sur cette période (des sorties scolaires presque exclusivement), SNCF ne pouvait en effet pas prendre le risque d'accepter des réservations sans avoir la garantie absolue que les trains vendus allaient pouvoir circuler le jour prévu. En cas de non circulation du train réservé, la gestion opérationnelle d'un groupe de 25 à 30 enfants mineurs laissés à quai aurait été impossible, sans compter la colère des parents, la déception des enseignants et des enfants, les dommages financiers pour l'école. Par ailleurs compte tenu du grand nombre de réclamations à traiter par le service clients pendant les grèves, les appels téléphoniques sont basculés chez un prestataire extérieur tous les jours jusqu'à 16h. Le mécontentement exprimé découlent donc de ces 2 facteurs : le tarif «Groupe de jeunes» n'est pas accessible pendant toute la durée de la grève, et lorsque les enseignants appellent pour avoir des informations avant 16h, ils tombent sur une plateforme téléphonique externe et ne sont rappelés que plus tard par les téléconseillers habituels de la SNCF. D'où le sentiment de ne plus faire l'objet d'un traitement individualisé, comme à l'accoutumée.</i>				
24/05/2018	24	grèves	Pourquoi pénaliser les abonnés hebdomadaires qui ne peuvent bénéficier de l'indemnisation de 50% suite aux grèves comme les abonnés annuels et mensuels ?	Les indemnisations sont décidées au niveau de chaque Région : le taux est différent en fonction du niveau d'offre. Plusieurs associations d'utilisateurs ont été concertées pour définir le montant des indemnisations au titre du mois d'avril. Le taux de remboursement a été augmenté à 50% pour les abonnés mensuels et annuels. SNCF considère que les abonnés hebdomadaires sont moins pénalisés car ils ne prennent plus leur coupon compte tenu des modalités et de l'ampleur de ces grèves.				

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		
24/05/2018	24	grèves	Le service des cars de substitution mis en place pendant les grèves est catastrophique. Les chauffeurs ne connaissent pas les circuits et les arrêts. Ces cars ne sont pas assez capacitaires et toujours en retard. Demande comment on pourra faire revenir des usagers dans les trains après les grèves (actuellement, les parkings des gares sont vides). Il faut agir dès maintenant car c'est la période des inscriptions dans les Ets scolaires.	SNCF présente ses excuses sur la gêne occasionnée pendant les grèves. Elle demandera aux autocaristes d'améliorer la formation des conducteurs aux circuits. En l'absence de trains, de nombreux usagers se sont reportés sur la route, générant des embouteillages qui expliquent les retards des cars. L'entrée en vigueur de la nouvelle gamme tarifaire en avril et juillet 2018 représente un levier intéressant pour renforcer l'attractivité du train. Une campagne de communication permettra de la faire connaître notamment les "petits prix" qui sont de nature à inciter les usagers à reprendre le train. Un plan de relance commercial sera également lancé à l'automne en concertation avec la Région. SNCF a conscience que son image est abimée par les grèves et que des clients qui ont testé d'autres modes de transport ne reviendront peut-être plus. Région - Certains voyageurs ne prendront plus le train. Mais la nouvelle gamme tarifaire pourrait capter de nouveaux usagers. Il n'est pas envisageable de communiquer dès aujourd'hui alors que les trains ne circulent pas, cela perturberait la compréhension des usagers. De la même façon, le lancement de l'application "CONTRIBU'Ter" est reportée à septembre. Les usagers pourront informer la Région en quelques clics des dysfonctionnements constatés sur leurs trajets.				
24/05/2018	toutes	grèves	FCPE inquiète des mouvements de grève pendant les périodes d'examen. SNCF a-t-elle mis en place un système pour sécuriser certaines circulations (au moins 1 train pour l'aller) ? Pour alerter les centres d'examen en cas d'urgence ?	Le dispositif "Urgence Exam" est naturellement reconduit ; il est déjà mis en œuvre depuis quelques semaines. Le dispositif spécifique avec le Rectorat est également activé : tout retard de train est immédiatement signalé pour permettre aux élèves d'accéder aux salles d'examen. SNCF étudiera ce qu'il est possible de faire en fonction du niveau de PTA et du nombre de grévistes. La CGT indique que les agents SNCF ont toujours fait des efforts les jours d'examen. La question de la FCPE doit être renvoyée au Gouvernement.				
24/05/2018	toutes	distribution	La mobilisation des usagers de la gare de La Ferté-Bernard contre sa fermeture a porté ses fruits. Annonce que d'autres guichets sont menacés de fermeture en Sarthe (La Suze notamment). Souhaite connaître la position de la Région. Demande que la collectivité soit pro-active plutôt que de gérer des situations au coup par coup.	Il n'est pas juste de confondre la fermeture de la gare et fermeture des guichets. Il s'agit bien de 2 sujets distincts. La Région souhaite en effet un plan régional : à cet effet, la Convention Région/SNCF 2018-2023 précise que toute réduction du volume horaire ou de fermeture des guichets doit donner lieu à une large concertation avec l'ensemble des acteurs (mairie, associations de commerçants, office de tourisme,...) permettant de trouver des solutions alternatives. La fermeture de certains guichets est inéluctable compte tenu de la dématérialisation croissante des actes d'achat. Cependant, SNCF doit proposer d'autres canaux de vente de proximité. Toutes les conséquences, notamment l'ouverture de la gare (accès à la salle d'attente, aux sanitaires, à l'information voyageurs...) doivent être étudiées de façon exhaustive : tous les services doivent être maintenus même s'ils sont rendus sous une autre forme. Les solutions seront personnalisés en fonction des réalités de chaque territoire. À la Ferté-Bernard, le collectif des usagers a compris ces principes et négocié pour faire évoluer les horaires d'ouverture. La Région ne souhaite pas traiter ces sujets à la légère mais se projette à long terme car elle veut éviter le phénomène des gares vides.				
24/05/2018	23	distribution	Le Maire de la Ferté-Bernard témoigne des avancées obtenues grâce à la concertation. La nouvelle organisation horaire est en cours d'évaluation.					
24/05/2018	toutes	distribution	La CGT constate une augmentation de 50% des ventes de billet aux guichets. Il semble difficile d'acheter un titre de transport le dimanche matin en gare du Mans.	La Région souhaite que le service offert demain soit plus intéressant notamment par l'élargissement des amplitudes horaires sur lesquels les usagers non équipés de smartphone pourront acheter un billet de train (chez un commerçant par exemple).				
24/05/2018	21	distribution	S'inquiète de la prochaine fermeture du guichet de La Suze-sur-Sarthe.					

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		
24/05/2018	23	distribution	Les horaires des guichets sont réduits : souhaite donc l'installation de DBR. Avec la carte nationale "week-end", il n'est pas possible d'acheter un billet ni à la gare de La Ferté-Bernard ni sur l'appli SNCF.	Cette question sera étudiée. <i>Information post-réunion</i> : Bien que les DBR permettent de vendre la plupart des tarifs nationaux (billets associés à des cartes de type Seniors, Jeunes...), une contrainte technique spécifique empêche aujourd'hui la vente des billets "Carte Week-end" sur les automates régionaux. Ce problème n'est pas spécifique à la Région Pays de la Loire. SNCF étudie comment remédier à cette situation, notamment dans le déploiement des nouveaux outils de vente gérés par des partenaires (maison des services publics, office de tourisme, commerçants...).				
24/05/2018	22*24	gare	La création de la nouvelle halte Le Mans Hôpital est très attendue. Indique qu'il serait possible de diminuer la longueur des quais de 50 %.	Le Mans Hôpital et Moncé-en-Belin sont 2 projets différents. Pour la création de la halte de Le Mans-Hôpital, l'opération est financée. Pour la halte de Moncé-en-Belin, la fréquentation prévue n'est pas de la même envergure, alors que le coût est comparable. Le tour de table financier n'est pas bouclé et la Région n'est pas certaine d'obtenir les mêmes financements.				
24/05/2018	22*24	gare	Le Mans Métropole demande quand aura lieu le prochain Comité de Pilotage relatif à la nouvelle halte Le Mans Hôpital ?	<i>Information post-réunion</i> : Un comité de pilotage Le Mans-Hôpital sera organisé après l'achèvement des études d'avant projets et après la concertation préalable (qui se déroule en octobre 2018). Pour Moncé-en-Belin, un comité de pilotage aura également lieu à l'automne 2018.				
24/05/2018	25	gare	Le Mans Métropole est surpris des réserves annoncées pour la création de la nouvelle halte à Moncé-en-Belin. Les délais de travaux (3 ans) sont trop longs.					
24/05/2018	21*28	gare	Le Maire de Sablé-sur-Sarthe n'a pas encore reçu de réponse de la SNCF au sujet du foncier autour de la gare.	SNCF prendra contact rapidement avec le Maire à ce sujet.				
24/05/2018	25	gares	Suite à l'accident mortel survenu à Écommoy, indique que le Canada équipe systématiquement les passages piétons sur les voies avec des clignotants qui alertent les passagers des croisements de trains. Propose de faire descendre le conducteur du train pour faire traverser les voyageurs, même si le temps d'arrêt en gare est plus long.	SNCF Réseau - Des études d'accessibilité sont en cours pour cette gare avec 2 scénarios qui seront présentés le 04/07/18 : création d'un ouvrage en dénivelé (type passerelle) ou déplacement du passage planchéié. Pour renforcer la prévention, des flyers ont été distribués en gare. Malgré la présence d'agents de la sécurité ferroviaire (SUGE) sur place, des voyageurs ont malgré tout traversé les voies de façon intempestives. <i>Information post-réunion [30/07/2018]</i> : La Région a adressé un courrier au Maire d'Écommoy pour lui demander d'associer la Région à la présentation des études prévues par SNCF Réseau.				
24/05/2018	25	gare	Le Maire d'Écommoy témoigne de la détresse des habitants. Après 3 accidents mortels en 20 ans et malgré les nombreuses actions de prévention, un nouvel accident n'est pas à exclure. Il faut prendre conscience que les systèmes de sécurité existants, même s'ils sont conformes aux normes, ne correspondent plus aux comportements des usagers d'aujourd'hui. Demande à la Région de prioriser la mise en accessibilité de cette gare. Avec le Sd'AP, Etat et Région se renvoient trop souvent la balle. Regrette le tassement voire la baisse de fréquentation de la gare après le dernier accident.	D'un point de vue strictement juridique, la Région n'est pas compétente en matière de sécurité ferroviaire. <i>Information post-réunion</i> : Pour les gares "non prioritaires" (au sens du Sd'AP) le Schéma Directeur d'Accessibilité permet à la Région de cofinancer à hauteur de 50% la mise en accessibilité PMR, dès lors que la Commune s'engage financièrement. Le projet devra néanmoins trouver un équilibre économique par des objectifs d'accessibilité plutôt que de sécurité.				

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		
24/05/2018	25	gare	Suite à l'accident mortel d'Écommoy, des consignes syndicales (non règlementaires) ont été passées à tous les conducteurs : limitation de vitesse à 30 km/h à l'approche de cette gare et interdiction de traverser la gare si un train s'y trouve déjà à l'arrêt. Modifier les horaires pour éviter les croisements de train n'est pas une solution viable. Demande une présence en gare. Confirme que des voyageurs continuent à traverser les voies sans regarder.	SNCF confirme la nécessité de trouver une solution pour éviter la récurrence des accidents dans cette gare. Une première piste d'amélioration serait le déplacement du passage planchéié devant le train. La présence en gare n'évite pas les accidents.				
24/05/2018	25	gare	La FNAUT et le Collectif Caen-Le Mans-Tours confirme qu'à Écommoy il est impossible de voir un train qui arrive dans l'autre sens. Satisfait de voir que la SNCF étudiera le déplacement du passage planchéié. Formule 3 propositions pour sécuriser cette gare : renforcer la signalisation visuelle (signal lumineux insuffisant) par un message sonore ; équiper les 2 quais de façon identique pour éviter la traversée des voies (DBR) ; repositionner le passage piéton pour que les trains tricaisses ne s'arrêtent pas en travers du passage, obligeant les usagers à descendre des voies pour traverser.	<i>Information post-réunion : La Région a écrit à SNCF Gares & Connexions et SNCF Mobilités le 30/07/2018 pour demander un avis sur les propositions formulées par la FNAUT (DBR, abri voyageurs).</i>				
24/05/2018	25*24	gare	Le Maire d'Arnage indique que sa gare présente les mêmes problèmes de sécurité que celle d'Écommoy. Le problème se poserait aussi à Vivoin-Beaumont et à Montbizot.	SNCF Réseau - Les modalités de traversée des voies seront bien étudiées dans toutes les gares de la ligne.				
24/05/2018	21	information voyageurs	Le service "info trafic" est désormais disponible sur l'application SNCF mais qui ne semble pas compatible avec tous les téléphones. Les informations ne sont pas toujours à jour. Elle ne peut pas par exemple importer ses trajets. Il semble qu'il y ait des trains "fantômes" qui n'apparaissent nul part alors qu'ils circulent bien.	SNCF confirme les dysfonctionnements sur l'information voyageurs. L'harmonisation est en cours entre les différents canaux de diffusion. Tout n'est pas encore parfait entre les niveaux national et régional, mais c'est en voie de résolution. Les voyageurs ont cependant constaté des améliorations certaines de l'information voyageurs depuis le début des mouvements sociaux.				
24/05/2018	21	contrôleurs	S'inquiète de la diminution des contrôles à bord des trains entre Sablé et Le Mans depuis septembre 2017.	SNCF a adopté une nouvelle organisation du contrôle notamment pour les abonnés. L'objectif consiste à mieux répartir les moyens humains sur l'ensemble du territoire. Aucune évolution à la hausse de la fraude n'a été constatée sur cette ligne.				

légende des sigles

DBR : Distributeur de Billets Régionaux (automate de vente)

LGV : Ligne à Grande Vitesse

AOT : Autorité Organisatrice des Transports

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

TET : Train d'Équilibre des Territoires = Intercité (compétence : État)

LTV : limitation temporaire de vitesse

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
					<i>raisons techniques</i>	<i>raisons financières</i>		

PTA : Plan de Transport Adapté

AMEC : autorisation de mise en exploitation commerciale

EPSF : Autorité Française de Sécurité Ferroviaire