

CDL Mayenne Lignes : 22 Le Mans - Laval / 27 Laval - Vitré (Rennes) / 28 Nantes - Angers - Sablé - Laval - Rennes (Trains Virgule) / lignes routières régulières (navettes Express n°1, 2, 4/5 et 40)								
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
<p>Préambule : Plusieurs participants n'ont malheureusement pas pris le micro pour poser leur question, ce qui a rendu la prise de notes très compliquée. Aussi, ce compte-rendu n'est peut-être pas aussi exhaustif qu'à l'habitude. N'hésitez pas à vous manifester si vous souhaitez compléter ce compte-rendu avec vos questions (écrire à comitedelignes@paysdelaloire.fr).</p>								
POUR SUIVI								
28/02/2019	27-28	desserte	Les liaisons Vitré-Paris sont compliquées car il faut désormais passer par Rennes où le temps de correspondance est de 1h (allongement du temps de parcours). Souhaite des interconnexions TER+TGV plus efficaces pour éviter de passer par Rennes, et une desserte plus fréquente entre Vitré et Laval.	<p><u>Région</u> - Il est vrai que 7 relations Vitré <> Paris (TGV + correspondance avec un TER ligérien, tous sens confondus) étaient proposées avant cadencement, contre 6 aujourd'hui. Cependant, la montée en puissance des trains Virgule offrira 8 relations quotidiennes en décembre 2019. Le meilleur temps de parcours se fait en passant par Sablé sur Sarthe, en 2 heures (contre 2h25 en moyenne avec une correspondance à Rennes). Un parcours avec correspondance en Pays de la Loire est donc plus compétitif. Le parcours usager n'est pas toujours intuitif car il est parfois plus intéressant de prendre le TGV à Laval à l'aller et à Sablé au retour. A partir de décembre 2019, les voyageurs au départ de Vitré pourront arriver à Paris avant 8h20 et repartir de la capitale à 19h15, soit une amélioration de l'amplitude. Les horaires TGV sont cependant actuellement instables car certains sont remplacés par des Ouigo.</p> <p>SNCF s'est engagée avec les villes sur les dessertes TGV. Suite à la dégradation de la qualité de service, un chef de projet TGV a été nommé dans le cadre de la construction horaires pour le SA 2021 pour proposer aux territoires une desserte plus robuste, tout en conservant les fonctionnalités des dessertes et des temps de parcours optimisés. Une réunion de travail sera organisée avec Vitré.</p> <p>La Région demande une réunion entre SNCF et les entreprises du bassin économique de Vitré pour vérifier notamment si les systèmes de vente (TGV et Ouigo) prennent bien en compte les correspondances possibles à Laval et Sablé pour améliorer les A/R dans la journée entre Vitré et Paris. La Région s'efforce d'assurer les correspondances entre TER et TGV.</p>				
28/02/2019	22	desserte	Pour les liaisons entre Évron et Rennes, pas assez de trains le matin. Regrette la disparition du train qui partait vers 9h.	La nouvelle desserte cadencée répond à plusieurs contraintes et différents besoins. C'est pourquoi il existe 3 missions de train (omnibus, semi-direct vers Laval ou vers Le Mans). La majorité des usagers réalisent des trajets entre 2 grandes villes et veulent gagner du temps sans s'arrêter dans les haltes intermédiaires. La responsabilité de la collectivité est aussi de maintenir le maillage régional. Il est difficile de conjuguer toutes contraintes mais la Région va ré-étudier la desserte de cette ligne pour trouver un meilleur équilibre, d'autant que c'est la seule ligne dont la fréquentation ne progresse pas.				
28/02/2019	22	desserte	Les horaires de train entre Laval et Le Mans ne sont pas adaptés pour déposer des enfants à la garderie. Regrette la disparition du train de 7h50.	La Région confirme que les comptages montrent une bonne fréquentation du train de 17h50 (qui regroupe les déplacements antérieurement réalisés avec les trains de 17h20 et 17h43), mais ce train est devenu omnibus et dessert plus de gares qu'avant le cadencement. Le cadencement a permis d'améliorer les amplitudes horaires mais les trains tardifs n'ont pas trouvé leur public. La gestion de cette ligne est en effet complexe compte tenu du nombre importants de gares.				
28/02/2019	22	desserte qualité de service	Suite à la suppression du 17h20 Laval - Le Mans, emprunte le train de 17h50 augmentant ainsi l'amplitude horaire de sa journée de 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		
28/02/2019	22	qualité de service	Le train Laval-Le Mans départ 17h50 est surchargé, notamment le vendredi soir, car il cumule des usagers scolaires et travail. En revanche, d'autres trains semblent sous fréquentés : existe-il un seuil de surcharge ? Ne peut-on pas redéployer l'offre en heure de pointe ?	La Région a conventionné des indicateurs très précis avec la SNCF sur les niveaux de surcharge. Le train de 17h50 n'est pas actuellement identifié avec + 100% d'occupation.				
28/02/2019	22	desserte	Le Maire de Sillé-le-Guillaume avait demandé l'an dernier le décalage d'un TER d'1/4 d'h pour assurer une correspondance avec le TGV au Mans. Tous les TER ne doivent pas nécessairement être en correspondance avec les TGV mais au moins ceux qui permettent d'arriver à Paris avant 9h (et retour).	La Région entend les critiques fortes sur certains horaires cadencés en 2017. Le bilan du cadencement s'appuie sur les chiffres de fréquentation car la Collectivité publique a la responsabilité d'améliorer l'utilisation des transports en commun, pour des raisons à la fois économiques (utilisation des deniers publics) et écologiques (bilan carbone).				
28/02/2019	22	desserte	Le bilan du cadencement n'a pas été partagé avec les associations, comme annoncé au précédent comité de lignes.					
28/02/2019	27	desserte	Les horaires de train ne sont pas en adéquation avec ceux des lycées. Ceux qui fréquentent le lycée de Vitré au départ de St Pierre la Cour ne peuvent pas rentrer chez eux le mercredi : le train de 12h29 part trop tôt. Ils sont obligés de prendre le train de 17h31.	Le bilan du cadencement est satisfaisant pour la ligne Laval - Vitré qui connaît une progression de sa fréquentation, proportionnellement plus importante que l'augmentation de l'offre. Quelques modifications de desserte pourraient être étudiées avec des adaptations horaires de quelques minutes seulement.				
28/02/2019	27	desserte	Les lycéens de St Pierre la Cour, scolarisés à Laval (lycées Réaumur et Rousseau), ne peuvent pas prendre le train qui arrive le matin à 7h55 car ils n'ont pas le temps de rejoindre leur lycée pour 8h. Prendre le train précédent oblige à attendre 1/2 h.	En revanche, la fréquentation est en baisse sur Laval - Le Mans : la perte de voyageurs n'est pas satisfaisante. Il faudra donc réorganiser la desserte, tout en tenant compte des nombreuses contraintes : la saturation en gare du Mans (convergence de 5 lignes ferroviaires + TGV), l'équilibre entre les différents besoins exprimés, la résorption des creux horaires, l'optimisation des temps de parcours et le maintien des correspondances sur les TGV vers Paris. Il faudra donc faire des choix. Mais la Région reexaminera la desserte de cette ligne pour améliorer sa fréquentation.				

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		
28/02/2019	27	desserte	La situation est identique pour les lycéens au départ du Genest-St-Isle : le train de 7h16 arrive trop tôt le matin, le suivant (7h48) arrive trop tard à Laval. Le mercredi, les lycéens finissent les cours à 12h30 et ne peuvent emprunter le train de 13h03 à Laval. Par conséquent l'amplitude horaire des journées sont trop importantes pour les jeunes. Les nouveaux horaires cadencés du soir sont très appréciés.					
28/02/2019	27	desserte	Serait-il possible d'emprunter un car scolaire depuis un hameau en rabattement vers la gare du Genest-St-Isle ?	A étudier avec le responsable du STRV 53.				
28/02/2019	27	desserte	Souhaite améliorer les correspondances à Laval entre l'arrivée des trains et les horaires des bus.	<i>Information post-réunion</i> : Des repositionnements horaires pourraient être étudiés pour septembre 2019. Compte tenu du renouvellement des marchés publics à l'horizon 2020, il sera plus aisé de réaliser une étude sur l'offre globale entre Mayenne et Laval à ce moment-là, en fonction des résultats de l'étude de mobilité.				
28/02/2019	27	desserte	[question écrite] La desserte entre Le Genest et Vitré ne propose aucun train entre 8h03 et 13h03 au départ de Laval et entre 11h59 et 17h01 au départ de Rennes, soit un creux horaire de 5 heures, ce qui n'est pas le cas entre Vitré et Rennes. Impossible donc de rentrer du travail avant 17h50 quand on finit vers 14h30.	L'agglomération de Vitré génère un important besoin en déplacements quotidiens majoritairement orientés vers Rennes, capitale régionale de la Bretagne. C'est la raison pour laquelle la desserte périurbaine entre ces deux grandes pôles urbains est dense et les possibilités de déplacements offertes tout au long de la journée. Les besoins en déplacements entre Vitré et Laval sont plus limités et ne sont ainsi pas comparables. La desserte est ainsi adaptée en conséquence en fonction des nombres d'usagers se déplaçant. La faisabilité d'avoir un retour depuis Rennes entre 16h00 et 17h00 est compromise du fait de la réutilisation rapide et de l'utilisation optimisée du matériel roulant de ce secteur.				

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		
28/02/2019	28	desserte qualité de service	Les usagers de la ligne ont été abandonnés pendant les 7 mois de suspension des circulations. Personne n'est venu voir les usagers le matin à 5h pour prendre le car de substitution. Depuis la réouverture, continue de prendre les trains entre Laval et Angers mais les horaires ne correspondent pas aux besoins : 1 seul départ possible à 8h14 (le suivant à 10h44 est trop tardif). Le train n'arrive jamais à l'heure à Angers (8h38). Pense qu'il s'agit de publicité mensongère car les temps de parcours ne sont jamais respectés le matin. Se demande à quoi sert cette ligne.	<p>La Région assume le fait que tous les acteurs étaient concentrés sur la résolution des dysfonctionnements techniques en raison notamment de l'argent public investi. Mais elle comprend que pendant cette période les usagers ne se soient pas senti assez écoutés. La Région a conscience que l'ouverture de cette ligne nouvelle a incité certains à déménager et/ou à changer de travail. Par ailleurs, il est vrai que le Plan de Transport Adapté et la gestion commerciale des indemnités n'ont pas toujours été bien gérés. Enfin, depuis la remise en service de la ligne, tout n'est pas réglé puisque des retards sont à déplorer à cause de 2 TGV.</p> <p>La montée en charge de la Virgule à partir de décembre 2019 apportera 2 services quotidiens supplémentaires dont l'un : Laval 6h36 > Angers 7h31 permettant une arrivée à Angers plus tôt.</p> <p>SNCF - Les rames en provenance de Rennes et du Mans sont couplées à Sablé sur Sarthe pour ne former qu'un seul train. Reconnaît que décembre 2018 était une période difficile en raison des travaux en cours. Chaque retard sur ce train est investigué et la situation s'est améliorée depuis janvier 2019. Les retards cumulés constatés sur le TGV et le Ouigo qui impactent le TER sont en cours de traitement. Des discussions sont en cours avec SNCF Réseau et la branche grandes lignes de la SNCF (axe TGV Atlantique) afin de déroger à la règle qui dicte habituellement que le train le plus rapide et dont le trajet est plus long passe en premier. Il s'agit à l'avenir de ne pas sacrifier systématiquement le TER. Il est vrai qu'il faudra aussi travailler sur le retard que prend ce TER entre Sablé et Angers.</p>				
28/02/2019	navette express 2	qualité de service	Matin et soir, la ligne de car entre Mayenne et Laval est surchargée.	<p>Les lycéens éligibles au transport scolaire préfère acheter un billet ligne régulière pour rejoindre Laval plus rapidement, expliquant les surcharges constatées. Bien que les lignes régulières ne soient pas accessibles aux scolaires, les lycéens contournent le système et pollue l'usage initial de la navette express. Face à l'incertitude sur le nombre de places offertes à bord des cars, certains usagers se reportent sur le co-voiturage à Moulay notamment. La Région a donc engagé un travail de réflexion pour reconquérir les clients de la navette et obliger les scolaires à prendre les cars scolaires. Depuis septembre 2018, un service TAD a été créé le lundi matin en correspondance avec le TGV et à compter de janvier 2019 un nouveau service scolaire le soir pourrait voir le jour aux mêmes horaires que la navette express.</p>				janv.-2019
28/02/2019	toutes	qualité de service	Ne se sent pas en sécurité dans les trains qui circulent sans contrôleurs.	<p>SNCF - En effet, les trains ne sont plus systématiquement accompagnés. Les contrôles ont été réorganisés de façon plus aléatoire et avec des brigades de plusieurs agents. C'est plus efficace pour lutter contre la fraude qui a baissé. Concernant le sentiment de sécurité, SNCF souhaite s'inspirer de l'expérience positive en Ile-de-France qui consiste à regrouper les femmes dans la rame située directement derrière le conducteur, notamment pour les trains qui circulent tard le soir.</p>				

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		
28/02/2019	22	distribution	Le dépositaire Mobiléo en face de la gare d'Évron ne peut pas délivrer tous les billets et répond aux voyageurs qu'il faut acheter le titre de transport sur internet. Se rendre en gare de Laval pour un acte d'achat représente 32 km et autant d'émission de CO ² .	L'outil de vente Mobiléo ne reproduit pas exactement toutes les fonctionnalités d'un guichet. Le paiement s'effectue uniquement par carte bancaire par exemple. Un développement est en cours pour permettre à l'avenir les règlements en espèces. Pour l'achat des billets grandes lignes (TGV, Intercité), le service téléphonique national ☎ 3635 est toujours opérationnel. Le service relations clients de l'établissement TER Pays de la Loire est également disponible par téléphone ☎ 0 800 584 260 : dans ces 2 cas, les billets sont transmis par voie postale. Nécessité de former les dépositaires et d'améliorer les procédures pour les demandes complexes en matière de trajet ou de carte.				
28/02/2019	27	distribution	Souhaite pouvoir acheter des billets de train au Genest-St-Isle. Ne dispose pas d'accès à internet. Doit payer son trajet vers Laval au prix de 10 euros auprès du contrôleur à bord du train.					
28/02/2019	27	distribution	Le Maire du Genest-St-Isle rappelle qu'un commerçant vendait autrefois des billets de train mais le nouveau gérant n'a pas souhaité reprendre cette activité. Les usagers de la commune disposent souvent d'un abonnement, peu nombreux sont ceux qui achète des billets à l'unité. La mairie est intéressé par la vente chez un commerçant qui propose souvent des amplitudes horaires plus intéressantes.	D'autres gares régionales ne disposent ni de guichet ni de DBR. L'achat des titres de transport doit être accessible à tous, même sans connexion internet. Suite à des demandes répétées de la Région, SNCF indique qu'un nouveau marché pourrait être passé pour faire l'acquisition de nouveaux DBR . De nombreuses haltes régionales sont demandeuses et le budget régional ne pourra pas couvrir l'intégralité des demandes. Il faudra définir de critères pertinents pour décider des investissements. La Région demande à la SNCF la possibilité de vendre des billets à bord des trains, sans surcoût, au même prix qu'au guichet. Un accord a été trouvé mais uniquement pour l'année 2019, ce qui n'est pas satisfaisant. La lutte contre la fraude est importante pour sécuriser les recettes.				
28/02/2019	22	distribution	Le maire de Sillé-le-Guillaume constate des incohérences entre la circulation des trains et les horaires d'ouverture du guichet. Il faudrait que SNCF tienne compte de l'avis des élus et des usagers sur ce sujet.	SNCF a affiché les tarifs de vente des billets à bord des trains. Cependant, certains TER qui circulent entre Rennes - Vitré et Laval sont accompagnés par des contrôleurs de la Région Bretagne qui ne connaissent pas les accords passés en Pays de la Loire. SNCF peut par ailleurs mettre un système de vente à la disposition de commerçants dépositaires.				
28/02/2019	toutes	distribution	Le contrôleur pouvait autrefois vendre des billets à bord des trains. Mais c'est le "tarif de bord" qui s'applique désormais, donc plus cher qu'au guichet.					
28/02/2019	toutes	distribution	Même quand les DBR sont en panne, les contrôleurs appliquent le tarif de bord.	SNCF mettra en place un suivi en temps réel de l'état de fonctionnement des DBR pour informer rapidement les contrôleurs et ne pas pénaliser les clients qui se présentent sans billet en toute bonne foi.				
28/02/2019	22	gare	Est contre le projet de supprimer la marquise en gare d'Évron sinon les voyageurs ne pourront plus s'abriter.	La décision de supprimer la marquise n'est pas encore actée : des discussions sont en cours. <i>Information post-réunion</i> : si la marquise est supprimée, elle sera bien sûr remplacée par des abris sur les quais.				

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		
28/02/2019	22	gare	À Évron, de nombreux jeunes traversent les voies sans emprunter la passerelle, qui est impraticable les jours de gel.	Des opérations de sensibilisation et de dissuasion auprès des jeunes ont déjà été organisées l'an dernier. Des campagnes de communication sont également mises en œuvre à destination des allophones. SNCF prend l'engagement de les renouveler. La Région souhaite des sanctions fortes pour les contrevenants. <i>Information post-réunion</i> : SNCF Réseau a programmé une intervention pour sécuriser la passerelle en 2019 (coût prévisionnel : 36 k€).				
28/02/2019	22	gare	Pourquoi faut-il attendre l'intervention de l'agent SNCF pour emprunter l'ascenseur en gare de Sillé-le-G. ?	SNCF - L'ascenseur doit naturellement fonctionner indépendamment de la présence de l'agent. Ce problème sera résolu. La Région souhaite également un retour sur ce sujet.				
28/02/2019	27	gare	Le Maire du Genest-St-Isle demande qui finance l'achat et l'installation des abris sur les quais.	La Région peut en effet co-financer des abris de quais. Nécessité d' envoyer un dossier pour l'instruction par les services régionaux. <i>Information post-réunion</i> : La Région attend la transmission d'éléments de SNCF Gares & Connexions concernant la possibilité de remplacer les abris dégradés ou de compléter un sous dimensionnement d'abris existants.				
28/02/2019	22	information voyageurs	Les fiches horaires présentées sous forme d'affiche en gare d'Évron sont trop petites et illisibles pour les personnes mal voyantes. Les affiches grand format sont situés dans le bâtiment-voyageurs qui n'est pas toujours ouvert.	SNCF prend l'engagement d'installer des affiches plus grandes sous 15 jours.				
28/02/2019	22	fret	Le projet d'embranchement vers la ZI de Sillé-le-Guillaume est-elle toujours d'actualité ? Le PLUi prévoit en effet la possibilité d'installer une plateforme de fret ferroviaire.	Un rendez-vous spécifique sera organisé entre SNCF Fret et la mairie de Sillé-le-Guillaume pour étudier ce projet.				
POUR INFORMATION								
28/02/2019		tarifs	Souhaite connaître le prix du km ferroviaire pour l'utilisateur et pour la collectivité.	Le prix de revient du km s'élève à environ 22 euros. Le coût d'exploitation des TER (en fonctionnement) représente 200 millions d'euros par an. Les recettes des ventes de billets s'élèvent à 50 millions d'euros, le reste (150 ME) est couvert par une subvention publique versée par la Région à SNCF. Le système ferroviaire est plus onéreux que le transport routier, mais il offre une meilleure capacité et des temps de parcours plus intéressants. Le budget régional consacré aux TER augmente chaque année en raison de la progression de l'offre. Pour continuer à offrir plus de desserte, le coût de fonctionnement doit baisser. C'est la condition pour favoriser les transports en commun.				
28/02/2019	22	distribution	La fermeture du guichet d'Évron, qui était pourtant rentable, représente une dégradation du service public. L'outil Mobiléo ne permet pas d'acheter tous les trajets et tous les tarifs (notamment avec les cartes de réduction nationales).	La SNCF assume sa mission de service public et confirme que la distribution des titres de transport ne peut pas être regardée uniquement sous l'angle comptable avec un objectif de rentabilité. L'objectif consiste à déployer les agents SNCF partout sur le territoire pour aller au-devant des clients là où ils se trouvent (marchés...), au lieu de l'attendre derrière un guichet. La "gare mobile" permet désormais de sillonner les communes où la SNCF n'était pas du tout présente. Cela a permis d'augmenter de 18% les points de contact avec les voyageurs.				

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		
28/02/2019	27	desserte	Le Maire de Vitré demande l'harmonisation des dessertes entre les Régions Bretagne et Pays de la Loire pour éviter d'encombrer la gare de Rennes.	Le travail de concertation entre les 2 Régions limitrophes est effectif. Pour preuve la prolongation d'un TER breton financé par Pays de la Loire jusqu'à Laval à la demande des usagers dans le cadre de la concertation sur le cadencement.				
28/02/2019	28	desserte	Ne comprend pas à quoi sert la coupe/accroche des trains à Sablé. Il y a 1 train toutes les 20 min entre Le Mans et Angers mais 1 train toutes les 2 h entre Laval et Angers.	SNCF - L'axe Nantes - Angers - Le Mans est saturé. Afin d'économiser des sillons entre Angers et Le Mans, certains trains arrivant de 2 branches ferroviaires différentes sont couplés. C'était un parti pris dans la construction de la desserte. Les temps de coupe-accroche n'est pas juste un temps technique mais il s'agit aussi de réinitialiser les outils informatiques pour assurer la continuité dans les systèmes de freinage et de signalisation. Le temps de coupe/accroche est incompressible mais n'engendre pas de retard car ils sont intégrés dans la fiche horaire. Région - Pour augmenter la capacité entre Nantes et Angers, il sera nécessaire de construire des voies supplémentaires. Mais cela suppose des capacités foncières et financières.				
28/02/2019	27	gare	Le Département de la Mayenne construit un nouvel équipement "Espace Mayenne" qui permettra d'accueillir des manifestations sportives et culturelles de grande envergure. Est-il possible d'envisager la création d'une nouvelle halte ferroviaire à proximité de cet équipement situé à environ 2 km de la gare de Laval.	Le coût d'une nouvelle halte ferroviaire est de l'ordre de 10 millions d'euros, sans compter les aménagements connexes (stationnement, cheminements, etc.). Il faut d'abord mesurer la fréquentation potentielle, en regardant notamment quels autres équipements existent à proximité pour justifier ce type d'investissement.				
28/02/2019	27	vélos	Certains usagers souhaitent monter à bord des trains avec leur vélo qu'ils utilisent en arrivant à Laval pour se rendre sur leur lieu de travail.	Il n'est pas interdit de monter à bord des TER avec un vélo, sauf en période de pointe. La priorité est de transporter des voyageurs. La politique régionale consiste donc à faciliter le stationnement en gare avec des équipements (cyclo-blocs, abris sécurisés, locations de vélos...). Cela suppose une autre organisation personnelle avec 2 vélos (1 pour la gare de départ et 1 en gare d'arrivée). C'est la raison pour laquelle on ne trouve que quelques crochets dans chaque rame.				
28/02/2019	navette express 2	infrastructure fret	Demande une étude en vue de la création d'une ligne ferroviaire dédiée au fret entre Laval et Mayenne.	<i>Information post-réunion</i> : La ligne n'est plus circulée par les voyageurs depuis près de 45 ans et depuis 25 ans pour le trafic de marchandises. Elle a été fermée aux services voyageurs en raison du manque de fréquentation et de potentiel.				
28/02/2019	27	qualité de service	[question écrite] Le train Rennes 17h01 > Laval 17h57 est souvent en retard de 20 minutes, voire supprimé, sans moyen de substitution sauf à se reporter sur l'omnibus de 18h00.	La SNCF a été interrogé sur cette problématique : depuis le début d'année, ce service a été en retard ou supprimé une à deux fois par mois pour différentes causes (raté d'ouverture de passage à niveau, ...). En particulier, il a été supprimé une fois en janvier et une autre fois en mars. Cela confirme effectivement le ressenti des usagers. Cependant, il n'y a pas de causes sensibles ni structurantes affectant ce service. Un point de vigilance particulier a été demandé à la SNCF sur ce service.				

Liste des abréviations utilisées

PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal

DBR : Distributeur de Billets Régionaux

PTA : Plan de Transport Adapté (autocars de substitution aux trains)

SA : service annuel (définition annuelle des trains qui circulent)