

**CDL Sarthe** Légende - Lignes du périmètre : 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 / Lignes routières interurbaines régulières de la Sarthe - [Pour la signification des sigles\\* et acronymes, consulter le glossaire en fin de document.](#)

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
<b>POUR SUIVI</b>							
24	desserte	Le samedi, le 1er TER en provenance d'Alençon arrive au Mans à 9h16 mais il ne donne pas de correspondance vers Nantes.	<a href="#">Information post-réunion</a> - <a href="#">Région</a> : Ce train vient de Caen. Une étude a été réalisée par TER et la Région Normandie pour avancer ce train sachant qu'il assure des correspondances notamment côté Normandie depuis Granville. L'issue est favorable puisqu'à partir du 14 juillet prochain, ce train sera avancé avec une arrivée à 9h04 au Mans pour permettre une correspondance vers Nantes à 9h14.				14/07/2023
22*24	desserte	En qualité d'infirmière je ne pourrais pas utiliser le TER pour Le Mans Hôpital-Université si le 1er train est à 6h45 (c'est trop tard pour la prise de service). Il faudrait que la prochaine augmentation de l'offre soit plus proche des horaires d'embauche et de sortie du personnel soignant.	<a href="#">Information post-réunion</a> - <a href="#">Région</a> : Merci de ce témoignage sur les horaires du personnel soignant. <b>Il sera étudié dans les prochains développements d'offre s'il est possible de répondre à cette demande.</b>				
23	desserte qualité de service	Il existe un creux de desserte entre 18h07 (train souvent supprimé) et 19h07 au départ du Mans, alors que les trains sont cadencés toutes les 1/2h en horaires de pointe. Souhaite un train à 18h38 conformément au cadencement journalier d'autant que le train de 18h07 est souvent en retard.	<a href="#">Région</a> - La ligne 23 est déjà bien desservie. <b>Il sera étudié la possibilité dans les prochains développements d'offre de répondre à cette demande.</b> <a href="#">SNCF Voyageurs</a> - <b>La ponctualité du train de 18h07 sera examinée</b> : il est en effet important qu'il circule et parte à l'heure.				
25	qualité de service	Il semble qu'il y a une erreur sur 1 des TER déclassé pour lutter contre les surcharges ?	<a href="#">Région</a> - On s'est en effet peut-être mal compris ? Nous avons déclassé le TER de 7h32 (et non celui de 7h16). <b>On vérifie et vous tient informé.</b> <a href="#">Information post-réunion</a> - <a href="#">Région</a> : Nous allons regarder la <b>possibilité de déclasser le train en question.</b>				
21	qualité de service vélos	On constate de nombreuses surcharges dans les trains au départ de La Suze-sur-Sarthe le lundi matin (TER de 7h43 et 8h05) et le vendredi soir (TER de 17h59 au départ du Mans) en raison du grand nombre de voyageurs qui transportent leur vélo. Certains usagers ne peuvent pas monter à bord.	<a href="#">Région</a> - L'emport des vélos prend en effet beaucoup de place dans les rames, au détriment des places assises. <b>On examinera les problèmes de surcharge sur ces trains.</b> <a href="#">Information post-réunion</a> : <a href="#">SNCF Voyageurs</a> - Le service TER + vélo est gratuit et autorisé dans les espaces dédiés dans la stricte limite des places disponibles. En cas d'affluence, SNCF se réserve le droit de refuser l'accès des vélos à bord. <a href="#">Région</a> - Pour articuler au mieux l'intermodalité entre le vélo et le train, la Région des Pays de la Loire vous encourage à vous équiper d'un vélo pliant ou d'un vélo à assistance électrique (VAE), facilitant le confort de tous à bord des TER. À cet effet, une subvention régionale est attribuée à hauteur de 50% du prix d'achat de votre vélo dans la limite de 200€.				

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		
21	gare	En gare de Noyen la passerelle est dangereuse car glissante l'hiver. Souhaite des aménagements supplémentaires pour éviter tout risque d'accident.	<b>Information post-réunion</b> : Région - L'entretien des gares et de ses équipements est du ressort exclusif de la SNCF-Gares & Connexions. <b>Cette question relative à la passerelle de Noyen leur sera transmise.</b>				
24	gare	Suite à des dégradations, l'abri voyageurs sur le quai de la gare de Teillé n'est plus utilisable. La halte a fermé cet hiver : les usagers ont passé tout l'hiver dans le froid sans abri. La mairie n'a pas été prévenue : à quelle date un nouvel abri sera installé ?	<b>SNCF Voyageurs</b> est sincèrement désolée de cette situation. En raison du danger inhérent aux bris de verre, l'abri a en effet été condamné. <b>On vous recontactera prochainement pour programmer son remplacement. Concernant la cession du bâtiment-voyageurs, il faut rediscuter du prix.</b>				
21	gare information voyageurs	Il n'existe qu'un seul écran (côté gare) à Noyen : il faudrait ajouter un écran sur le quai opposé.	Région - Le Maire de Noyen a bien fait une demande d'écran AFL* auprès de la Région. Cependant, ce quai ne dispose pas d'alimentation électrique. <b>On va étudier comment cette demande pourrait aboutir.</b>				
21	distribution	Il n'existe pas de point de vente de billets TER à Noyen. Tout le monde ne dispose pas d'un smartphone.	La Région développe un réseau de commerçants dépositaires partout sur son territoire : on va <b>examiner la demande à Noyen-sur-Sarthe avec les services de SNCF Voyageurs.</b>				
24	foncier	La Ville de La Guierche souhaite acheter 4 délaissés SNCF à l'euro symbolique. SNCF souhaite vendre à un prix trop important pour la commune et impose l'installation de clôtures de 2 mètres. En effet, plusieurs petites parcelles d'environ 1000 m² le long de la voie ferrée ne sont plus entretenues. Par ailleurs, il est nécessaire d'enfouir une ligne électrique de 20.000 volts (à la demande d'Enedis) : en attente de l'accord de SNCF Réseau. Ces contraintes ont fait doubler le devis initial.	<b>SNCF Réseau</b> - En effet, il faut trouver une issue à ces deux dossiers. <b>Nous reprendrons contact avec chaque commune après la réunion.</b> Il faut examiner le coût d'enfouissement des lignes électriques. Sachez cependant qu'en matière de politique foncière, SNCF n'est pas autorisée à vendre ses terrains à l'euro symbolique.  <b>Information post-réunion</b> : <b>SNCF Réseau</b> - Concernant le foncier, une réunion est d'ores et déjà programmée avec les communes de La Guierche, Montbizot et Teillé. Sur l'enfouissement des lignes électriques 20 000 V, le projet d'ENEDIS prévoit bien une traversée sous les voies de chemin de fer, avec impact sur les infrastructures ferroviaires, nécessitant des ralentissements des trains circulant sur l'axe, avec - par conséquent - un coût financier et une planification très en amont. Le Maire de Montbizot est informé.				
24	foncier	La Ville de Montbizot rencontre les mêmes problèmes : les prix de vente proposés par SNCF sont prohibitifs et les contraintes techniques trop importantes pour les petites communes.					

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		
<b>POUR INFORMATION</b>							
221	desserte	Comment fonctionne le nouveau service sur réservation téléphonique entre Bessé et La Ferté-Bernard ?	Région - Il suffit de téléphoner (au plus tard à 17h la veille du déplacement) à la centrale de réservation de la gare routière du Mans (☎ 02 43 39 90 72). Le service est déclenché dès qu'il y a une réservation. Ce nouveau service est expérimenté pendant 2 ans. En effet, pour répondre aux besoins de mobilité de façon plus efficiente, il est plus utile de développer un service sur réservation réalisé avec des cars de petite capacité avant de faire le bilan et de décider de son éventuelle pérennisation.				
25	desserte	Il n'existe plus de correspondances TGV/TER le soir. Le dernier TGV en provenance de Paris le jeudi arrive désormais au Mans à 19h56 mais il ne donne correspondance sur aucune des 4 lignes TER de l'étoile mancelle. Est-il prévu de prolonger les dessertes TER au-delà de 20h vers Château-du-Loir ?	Région - Malheureusement, les horaires des TGV ne sont pas du tout stables ; la Région subit leurs variations. Il n'est pas possible de surveiller toutes les modifications horaires des trains grandes lignes. Et nous remercions les voyageurs de nous transmettre ces signalements, qui permettent d'adapter les horaires des TER quand cela est possible. Ce TER a déjà été retardé de quelques minutes tous les jours en décembre dernier pour maintenir sa correspondance avec le TGV depuis Paris. Il devrait l'être à nouveau les vendredis à partir du 21/04/2023 pour la même raison, soit un départ les vendredis à 19h50. Le jeudi, nous étudions à retarder ce TER de 20 minutes mais cela peut s'avérer compliqué en raison de travaux sur l'axe Le Mans-Tours. Les trains circulant après 20h sur d'autres lignes TER du réseau ligérien sont souvent très peu utilisés. Nous notons cependant cette demande pour l'étudier dans les futurs développements d'offre.				
24	desserte	De nombreux salariés et étudiants ont besoin de TER après 21h au départ du Mans (en direction d'Alençon).					
22	desserte	Les étudiants auront besoin d'horaires tardifs pour revenir après les cours (en direction de Laval).					
24	desserte	Depuis 1990, un TER arrivait à 8h10 au Mans : pourquoi avoir modifié cet horaire depuis décembre 2022 alors que 2 trains en provenance de Laval arrivent au Mans à 6 minutes d'intervalle seulement (à 8h04 et 8h10)?	Région - En effet plusieurs modifications horaires ont été apportées en décembre dernier sur l'ensemble de l'étoile mancelle. Le TER arrive désormais à 8h16 au Mans : il s'agit d'une optimisation imposée par les correspondances avec les TGV (tout en maintenant les fonctionnalités des autres correspondances) : il s'agit de trouver un équilibre avec les contraintes techniques des autres types de train.				

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	
TS*22	desserte	<p>Les parents d'élèves ont fait remonter plusieurs questions sur le transport scolaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* certains arrêts sont situés à 3 km du domicile : à améliorer.</li> <li>* problème de correspondance TER/Setram</li> <li>* augmentation du tarif de 36% en 2023 : limiter la hausse à 10%, proposer la mensualisation et des modalités de paiement qui tiennent compte du versement des aides aux familles. Par ailleurs, il faudrait proposer des tarifs en fonction des revenus.</li> <li>* l'arrêt "Chanteloup" dans le sens Le Mans &gt; Mamers n'est pas sécurisé.</li> <li>* Qualité des abribus</li> <li>* les amendes sont trop onéreuses dans le train (110€) alors que l'élève a simplement oublié sa carte de transport scolaire</li> </ul>	<p><u>Région</u> - Sachez que le coût réel du transport scolaire s'élève à 1230 €/an/enfant. Les familles ne payent que 150 €/an/enfant à partir de 2023. Rapporté au trajet, cela représente 0,42 cts (ce qui a d'ailleurs été relevé par un parent). Il s'agit donc d'un service déjà largement subventionné. La mensualisation reviendrait à faire payer 15 €/mois : le coût de gestion et de traitement de la mensualisation serait plus élevée que 15€. Il est d'ailleurs déjà possible de payer en 3 fois par prélèvements. Concernant le paiement après versement des aides, cela est très contraignant car il faudrait programmer plusieurs dates de prélèvement en fonction de l'aide perçue par la famille. La Région remercie l'association pour l'enquête menée auprès des parents : cela mérite un <b>rdv spécifique à programmer pour tenter de répondre à l'ensemble des sujets abordés.</b></p> <p><u>Information post-réunion - Région</u> : Concernant les quelques questions mentionnées au compte-rendu.- Les familles dont le point d'arrêt est à plus de 3km de leur domicile ont fait le choix d'un autre collège que leur collège de secteur, ne respectant ainsi pas le périmètre de transport de secteur tel que prévu au règlement régional des transports scolaires. Concernant la qualité des abribus, ils sont en cours de renouvellement sur un programme s'étalant de 2021 à 2025 représentant un budget de 1,2 millions d'euros pour les abribus scolaires remplacés à neuf par la Région puis transférés à l'euro symbolique aux communes (50 abribus scolaires prévus d'être remplacés en 2023), et un budget de 1,5 millions d'euros pour les abribus de lignes régulières en cours de remplacés et restant propriété de la Région (20 abribus de lignes régulières sont prévus d'être remplacés en 2023). De nombreuses questions relayées par la FCPE manquent de précisions ne permettant que des réponses partielles. Ainsi souvent, il manque le numéro de la ligne, le trajet, l'établissement scolaire, la commune de montée, l'horaire ... Concernant l'arrêt Chanteloup, cette demande a déjà été faite au service Aléop 72 qui y a répondu. Dans le sens Le Mans-Mamers, l'abribus appartenant à la Région bénéficie d'un lampadaire, donc pas de problème de ce côté-là. Dans le sens Mamers-Le Mans, l'abribus appartenant à la Commune ne bénéficie pas d'éclairage. Aussi, il convient que les usagers fassent une demande officielle auprès de la Mairie, qui aura besoin de se rapprocher du service des routes du département de la Sarthe s'agissant d'une route départementale.</p>			
toutes (fer)	desserte	<p>Des trains de fret desservent déjà Château-Gontier : il faudrait ouvrir cette liaison aux voyageurs avec des trains légers.</p>	<p><u>Information post-réunion - Région</u> : Sablé - Château-Gontier est une ligne capillaire fret non électrifiée dont le système d'exploitation actuel (en voie unique à trafic restreint) est minimaliste, ne permettant que 2 dessertes par jour au maximum. La vitesse des circulations y est limitée à 40 km/h (temps de parcours actuel 45 min pour 30 km de ligne). Enfin, les optimisations réalisées dans le cadre de la régénération en cours sont possibles uniquement parce qu'il s'agit d'une ligne capillaire fret : réemploi de matériaux, augmentation du travelage (moins de traverses), etc...</p> <p>Par ailleurs, la Région souhaite donner la priorité à la sauvegarde des lignes de voyageurs existantes. Il n'est pas programmé pour l'instant de rouvrir des lignes fret aux voyageurs.</p>			

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*25	desserte	Avec le RER Métropolitain, qui permettra d'augmenter le cadencement des trains, il faudra ouvrir des liaisons transversales (entre Château-du-Loir et Montbizot ou entre Nogent/Rotrou et Laval par exemple).	<u>Information post-réunion</u> : Région - La Région a bien l'ambition de développer la diamétralisation des liaisons entre Château-du-Loir et Alençon dès 2025 puis à plus long terme entre Laval et Nogent-le-Rotrou.				
23	desserte	Le dernier TER vers La Ferté-Bernard part du Mans à 19h38 : c'est trop tôt, notamment pour les correspondances avec les TGV.	Région - L'objectif est de développer l'offre TER en flanc de pointe et en heures creuses. L'expérience montre qu'il y a peu de fréquentation dans les trains programmés après 20h. Nous notons cependant cette demande pour l'étudier dans les futurs développements d'offre.				
23	desserte	19h38 : c'est trop tôt pour assurer les correspondances sur les TGV (notamment le vendredi). Le dimanche soir, il existe pourtant un TER à 20h38 : pourquoi pas le reste de la semaine ? Ce sujet était déjà évoqué dans le compte-rendu de la réunion 2019 : la Région devait expérimenter un train plus tardif.	<u>SNCF Voyageurs</u> - La pandémie Covid 19 n'a pas permis de mener cette expérimentation. Il n'est pas rare que les voyageurs souhaitent un train après 20h : cependant, nous constatons qu'il existe très peu de potentiel client. Il faut nécessairement arbitrer les priorités. Région - En effet, il y a déjà beaucoup de demande de création de train en journée.				
21	desserte	Un nouveau train a été créé sur notre ligne mais il ne s'arrête pas à Noyen-sur-Sarthe. Souhaite un TER entre celui de 7h25 et 8h40 desservant Noyen et Voivres. Dans le sens inverse, au retour du Mans, il manque un train omnibus vers 17h.	Région - Nous notons ces demandes pour les étudier dans les futurs développements d'offre.				2025 - 2030
22*24	desserte	Est-ce que la nouvelle halte Le Mans Hôpital-Université sera également desservie les week-ends ?	Région - Cette halte sera desservie par tous les trains omnibus en semaine et le week-end dès sa mise en service le 28 août 2023. Sur la ligne Le Mans - Laval, un développement d'offre est prévu à compter de mi-décembre 2023 avec l'ajout de 2 AR/jour en semaine et 3 AR/ jour de week-end.				déc-23
22*24	desserte	Les trains omnibus qui desserviront Le Mans Hôpital-Université seront très intéressants pour les usagers qui souhaitent rendre visite à leur proche à l'hôpital. Il faudrait des TER en début d'après-midi. Il faudra également tenir compte des horaires des soignants du Centre de Cancérologie de la Sarthe.	Région - Cette nouvelle halte bénéficiera d'un bon niveau de desserte. À titre d'exemple, la Région a mis en place une desserte routière expérimentale pour desservir l'hôpital du Bailleul : il est cependant complexe de répondre aux besoins de chacun des salariés qui ont des horaires par nature décalés.				

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
24	desserte	La Directrice de l'école de La Guierche est confrontée à un problème de réservation de train pour emmener des classes au Mans dans le cadre de sorties pédagogiques. SNCF lui impose un départ de la gare de Montbizot.	SNCF Voyageurs est heureuse d'accueillir les groupes d'élèves dans les TER. Les réservations de groupe sont spécifiques car elles ne peuvent être approuvées à tous les horaires, notamment quand le train est déjà en surcharge (pour des questions évidentes de sécurité des enfants). En fonction de la mission de train (omnibus, desservant La Guierche ou semi-direct, desservant uniquement Montbizot), SNCF peut faire une contre proposition, soit à un horaire différent, soit dans une autre gare.				
24	desserte	Les temps de parcours entre Le Mans et Alençon sont très variables. La circulation du midi est particulièrement lente.	La Région - Les temps de parcours sont en partie du au matériel roulant utilisé sur cette ligne. Le tracé horaire actuel permet de maintenir une qualité de service satisfaisante. SNCF Réseau - Le système ferroviaire nécessite d'industrialiser l'offre pour assurer des horaires réguliers. Ainsi, le temps de parcours est basé sur le matériel roulant le moins performant. L'objectif reste bien de garantir la ponctualité.				
TS*23	desserte	L'offre de car de transport scolaire est de qualité. Mais les élèves doivent se lever dès 5h30 le matin pour un retour au domicile vers 19h30. Mais il serait plus intéressant de prendre le train. Il existait un TER à 7h07 au départ de Connerré, mais avec celui qui part désormais à 7h28 il est impossible d'arriver à l'heure au lycée. Peut-on rétablir le train de 7h07 ?	Région - Un service de car scolaire dédié est organisé et financé par la Région vers les collèges et lycées de secteur : l'objectif est que chaque élève puisse rejoindre son établissement scolaire. Par ailleurs, le car de ligne régulière permet de rejoindre les établissements scolaires du Mans. Comme prévu au règlement régional des transports scolaires, si le même trajet existe en train et en car, la famille doit choisir l'un des modes de transport, elle ne peut pas cumuler les 2 réseaux. Les scolaires doivent choisir un mode de transport soit le car soit le TER.				
TS*24	desserte tarif	Les enfants doivent marcher très tôt le matin dans le noir pour rejoindre leur arrêt de car. Le temps de parcours du car représente 1h alors qu'un transport en TER depuis Montbizot ne prend que 20 minutes. Souhaite un partenariat TER+Setram pour bénéficier d'un tarif combiné.	La Région a bien conscience que la question d'un billet combiné est un sujet majeur qui cache cependant une véritable complexité car les réseaux de transports urbains (SETRAM) et interurbains (cars et TER Aléop) dépendent de 2 AOM* différentes. Concernant les circuits scolaires, certains peuvent en effet atteindre 1h (maxi) car il faut bien aller dans chaque village pour aller chercher tous les élèves. Il est toujours compliqué d'adapter les circuits scolaires en tenant compte à la fois du temps de parcours et de la prise en charge à proximité du domicile. Le règlement du transport scolaire ne permet pas de choisir entre le car scolaire et le TER. La Région ne peut pas financer 2 modes de transport différents. Pôle Métropolitain du Mans - Le billet combiné constitue également un enjeu technique compte tenu des systèmes billettiques différents entre Setram et Aléop. Ce sujet ne pourra pas être résolu au mieux avant 2025. Mais la problématique sera inscrite dans les futurs cahiers des charges des marchés publics à venir.				
toutes (fer)	tarifs	La Région va-t-elle proposer un tarif spécifique pour les salariés qui pratiquent le télétravail ?	Région - L'abonnement Tutti illimité est rentabilisé dès le 3ème trajet. 50% de cet abonnement peut être pris en charge par l'employeur. L'abonnement est déjà peu onéreux car il est fortement subventionné par la Région. Il ne s'agit donc pas d'une priorité, même si on ne s'interdit pas d'étudier éventuellement la question à l'avenir. Néanmoins, la Région se doit aussi de préserver les recettes : pour preuve, face à l'augmentation des coûts, certaines Régions réduisent leur offre TER ; ce n'est pas l'orientation de la Région des Pays de la Loire.				

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		
22*24	qualité de service	En semaine, le 1er TER arrive au Mans à 6h33 : cet horaire est susceptible d'intéresser de nombreux voyageurs à l'ouverture de la halte Le Mans Hôpital-Université. Face à l'augmentation des fréquentations, allez-vous déclasser d'autres trains ?	La <u>Région</u> se félicite de l'augmentation de la fréquentation car il vaut mieux avoir plus d'usagers dans les trains plutôt que des voitures sur les routes. Le déclassement est une solution provisoire. Aujourd'hui on expérimente le déclassement de 4 TER de la ligne Le Mans - Château-du-Loir.				
25	qualité de service	Les usagers subissent souvent des dysfonctionnement de passage à niveau. Est-ce que les travaux envisagés permettront de résoudre ces problèmes ?	<u>SNCF Réseau</u> - Les carrefours route/rail sont fragiles. Les PN* sont des installations électriques, situées en plein air et vieillissantes : il s'agit d'un problème patrimonial (et non d'un problème de maintenance). De nombreux actes de malveillance sont également à déplorer sur les PN (dégradations) mais aussi des fausses alertes de non fermeture de barrière : dans ce cas, on est obligé de stopper la circulation de tous les trains.				
221	information voyageurs	Quelle communication a été réalisée autour du lancement de la liaison routière entre Bessé et La Ferté-Bernard ?	<u>Région</u> - Un large panel d'outils a été mobilisé pour faire connaître cette nouvelle offre (via la presse, dans les communes, etc.). Il faut laisser le temps à cette nouvelle ligne de s'installer dans le paysage du transport régional.				
toutes (fer)	vélos	Problème de propreté dans le garage à vélo en gare du Mans.	<u>Information post-réunion - Région</u> : Les abris situés en gare du Mans sont exploités par la SETRAM* dont il convient de se rapprocher en cas de dysfonctionnement constaté (tel : 02 43 24 76 76).				
toutes (fer)	matériel roulant (fer)	Quelle énergie sera utilisée à l'avenir, dans le cadre du renouvellement du matériel roulant sur les lignes non électrifiée ?	<u>Région</u> - L'objectif n'est pas d'acheter des trains 100% thermiques. Des innovations permettant le verdissement du parc sont en cours de tests (fiabilité, robustesse) : nous nous tournerons bien sûr vers des énergies plus vertueuses. Des réflexions sont en cours pour développer éventuellement les trains hydrogènes sur l'axe Caen-Le Mans-Tours (sous réserve des contraintes techniques et financières).				
25	matériel roulant (fer)	Entre les objectifs de la SRM* et les surcharges actuelles des rames, est-ce que la Région a prévu l'acquisition de nouveaux trains ? À quelle échéance ?	<u>Région</u> - La Région a bien prévu d'acheter de nouvelles rames pour en disposer à l'horizon 2030. Le premier renouvellement concernera la série des rames 72500, mutualisés avec les Régions limitrophes (pool commun). Cependant, les prochains développements d'offre concerne majoritairement les heures creuses et en flancs de pointe qui permettent de résoudre la majorité des surcharges existantes : la Région dispose de suffisamment de trains pour faire face jusqu'en 2030.				

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*25	infrastructure	L'État a promis d'investir 100 M€ dans le ferroviaire. Quels travaux sont prévus pour moderniser la ligne ?	<p>Région - Les lignes dites "LDFT" (Lignes de Desserte Fines du Territoire) ont été classées en plusieurs catégories, notamment :</p> <p>* lignes structurantes, dont la ligne interrégionale Caen - Le Mans - Tours (L.24/25) : SNCF Réseau assure désormais le financement des travaux dans le cadre du Contrat de Performance signé avec l'État. La Région restera vigilante quant à la rénovation de cette ligne.</p> <p>* lignes régionales dont le financement est partagé entre la Région (70%) et l'État (30%). Un protocole d'accord a été conclu et signé il y a 1 an.</p> <p>SNCF Réseau - À compter du 1er janvier 2024, le financement de la régénération de la ligne Le Mans - Alençon sera en effet supporté par l'État et SNCF Réseau, qui dispose à cet effet d'un budget annuel d'investissement global. Le Comité d'Orientation des Infrastructures a remis son rapport au Premier Ministre pour planifier les investissements. Le plan propose un budget de 100 milliards d'€ sur 17 ans, en mettant l'accent sur la régénération du réseau existant. Avant la fin du quinquennat, l'effort de régénération et de modernisation portera sur 1,5 Md€/an de plus qu'actuellement. SNCF Réseau prépare actuellement les travaux en garantissant la continuité de l'offre. Le planning des investissements de régénération sera réalisé en fonction des dégradations.</p>				
24*25	infrastructure	Il faut achever l'électrification de la ligne sur l'axe Caen - Tours (il manque 120 km) pour créer une véritable autoroute ferroviaire. Le coût des travaux est à mettre en perspective avec le besoin en décarbonation.	<p><i>Information post-réunion :</i> Région - Pour les lignes structurantes, dont la ligne interrégionale Caen - Le Mans - Tours (L.24/25), SNCF Réseau assure désormais le financement des travaux dans le cadre du Contrat de Performance signé avec l'État. La Région restera vigilante quant à la rénovation de cette ligne.</p>				
24*25	infrastructure	SNCF Réseau prévoit la délocalisation des postes d'aiguillage de la Sarthe à Rennes : c'est une aberration car la gestion du trafic n'est possible qu'avec une connaissance fine du terrain. Des emplois sont menacés. Cela risque d'entraîner la fermeture de la ligne Caen - Tours. La seule solution envisagée est une rupture de charge au Mans (incompatible avec la diamétralisation des services). Le risque est de voir la ligne se dégradée jusqu'à une décision de fermeture et la destruction de l'étoile ferroviaire mancelle.	<p>La Région se bat depuis de nombreuses années pour sauver cette ligne, elle a déjà investi beaucoup d'argent dans sa maintenance : il n'y a donc aucun risque de fermeture. L'objectif reste d'augmenter les dessertes sur cet axe notamment.</p>				

**Légende  
des sigles utilisés**

SRM : Stratégie Régionale des Mobilités	AOM : Autorité Organisatrice des Transports
PN : Passage à Niveau	SETRAM : Société d'Économie mixte des Transports en commun de l'Agglomération Mancelle