

Relevé des questions posées en ligne et remarques transmises par mail

Comité de lignes	« Anjou - Choletais »	Date réunion	jeudi 26 janvier 2023
Date limite pour poser une question en ligne			mardi 17 janvier 2023 – 9h

DIGITALISATION DES COMITES DE LIGNES Depuis le 1^{er} janvier 2020, il est possible de participer aux Comités de lignes via un formulaire disponible en ligne sur notre site internet www.aleop.paysdelaloire.fr. Vous trouverez ci-dessous les questions posées par les internautes voyageurs.

Accédez au formulaire (QR Code à flasher) :



DESSERTE

1. [Maguelonne GORIOUX] **L.6** – Est-il envisagé d'augmenter le nombre de trains entre Cholet et Nantes notamment un peu plus tard le soir ?

R : Région – Cette ligne a connu une forte augmentation du nombre de ses services en mars 2021 en passant de 4 allers retours par jour de semaine à 9 (réduit à 8 lors des vacances). La desserte du week-end a également été doublée. Cette offre supplémentaire représente un effort financier important pour la Région des Pays de la Loire. De ce fait, il n'est pas prévu pour l'instant d'autres ajouts de services sur cette ligne. Pour autant, la Région est bien consciente que d'autres développements d'offre permettraient d'inciter encore plus au report modal et de répondre encore mieux aux attentes des voyageurs. C'est pour cette raison que la Région a entamé un processus d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires sur une partie du réseau, dont la ligne Nantes – Cholet. Un des objectifs du contrat est de faire baisser les coûts et ainsi de pouvoir offrir plus de services. La Région travaillera avec le futur opérateur les possibilités de proposer plus de trains. Le processus d'ouverture à la concurrence va prendre du temps, l'objectif étant d'attribuer le contrat en juillet 2023 avec une mise en œuvre opérationnelle des services au mieux à compter de décembre 2024.

2. [Martin GAZZO] **L.20** – Je prends quotidiennement le TER Chalennes > Cholet. Le premier TER du matin part de Chalennes à 6h36 pour une arrivée à Cholet à 7h04, un horaire assez éloigné de l'horaire d'embauche de la majorité des usagers du matin. Le TER suivant à 8h07 arrive trop tard ceux qui embauchent à 8h. Est-il envisagé ou envisageable de revenir à un horaire correspondant aux besoins de la majorité des usagers, avec une arrivée à Cholet entre 7h30 et 7h45 ?

R : Région – Les arrivées des trains de votre ligne se font au plus près de la minute 7 en gare de Cholet. C'est pourquoi, le matin, vous avez la possibilité d'arriver à Cholet à 7h04, 8h07 et 9h07. Ces horaires, déterminés en lien avec SNCF Réseau (gestionnaire des infrastructures), tiennent compte de multiples contraintes ferroviaires et en particulier pour votre ligne : les croisements des trains sur la voie unique, une forte occupation des quais à Angers, une section de voie partagée entre les lignes Angers-Cholet et Clisson-Cholet en gare de Cholet, les correspondances avec les TGV à Angers et enfin des contraintes d'insertion de vos trains sur la voie très circulées entre Ancenis et Angers. L'organisation des horaires est donc un travail technique minutieux, une véritable mécanique, réalisée dans l'intérêt général.

3. [Alix BRETONNIERE] **L.403** – Demande d'ajout d'horaires plus tard en soirée après 19h au départ d'Angers vers Mazé Million (carrefour Fayet).

R : Région – La Ligne 403 « Angers - Beaufort-en-Anjou » propose actuellement un dernier départ d'Angers à 19h, du lundi au vendredi (toutes périodes). La Région veille, en collaboration étroite avec les exploitants des lignes régulières, à adapter l'offre aux besoins, dans le souci de l'intérêt général. Si le besoin est avéré pour un nombre significatif d'usagers, une étude de faisabilité est envisageable.

4. [usager] **L.402/402B** – Très peu d'horaires entre Sèches-sur-le-Loir et Angers, une ligne pourtant intéressante, d'autant qu'elle dessert les communes en plein développement. De plus en plus de jeunes souhaitent devenir mobile, ou tout simplement lâcher leur voiture pour adopter les transports en commun.

5. [usager] **L.402** – Usager régulier entre Sèches-sur-le-Loir et Angers, cette ligne souffre d'un manque cruel d'horaires. Aux heures de pointe, les cars sont surchargés. Les communes alentour sont en plein développement, induisant des voyageurs plus nombreux, soit parce qu'ils décident de prendre le car (au lieu de leur voiture) pour des raisons écologiques, soit parce ce sont des jeunes qui n'ont pas encore le permis de conduire (ou pas de voiture) et qui se retrouvent de fait coincés dans leur commune.

R : Région – Le trajet Seiches-Angers est couvert par deux lignes : 402 « La Flèche-Angers » et 402B « Noyant-Baugé-Angers », classées parmi les lignes structurantes du réseau Aléop en Maine-et-Loire. La commune de Seiches bénéficie de 12 trajets par jour en direction d'Angers du lundi au vendredi (7 sur la 402 + 5 sur la 402B), ce qui représente un niveau de service déjà conséquent. Si le niveau de fréquentation des services nécessite de compléter l'offre, un travail sera réalisé en collaboration avec l'exploitant pour cibler les horaires les plus pertinents.

6. [Jocelyn CLENET] **L.401** – Je trouve scandaleux qu'il n'existe plus de ligne routière directe entre Nantes et Segré (idem pour Segré – Rennes). Non seulement la ville de Segré a décidé (pour des raisons fort questionnables au regard des enjeux climatiques) de se séparer du train, mais depuis quelques années elle se sépare aussi du bus et de ses connexions aux métropoles environnantes. Cela conduit à l'isolement des personnes sans véhicule motorisé individuel et augmente la fracture ville/campagne. Cela questionne aussi fortement la capacité de Aléop (mais aussi la Ville de Segré) à remplir sa mission de service public de connexion des territoires et donc des citoyens.

R : Région – La liaison par car Nantes-Laval, qui desservait Segré (1 AR/jour), a été supprimée en juillet 2017, lors de la mise en œuvre de la liaison ferroviaire passant par la « Virgule de Sablé ». Cette ligne routière était majoritairement utilisée par des voyageurs de bout en bout. Les voyageurs qui souhaitent se rendre à Nantes ou Rennes depuis Segré peuvent emprunter la ligne 401 puis le train à Angers (fréquence importante entre Angers et Nantes), ou rejoindre Châteaubriant (offre moins importante) pour emprunter le tram-train à destination de Nantes.

GARES & POINTS D'ARRÊT ROUTIERS

7. [Prisca BUSSON] **L.19** – Compte tenu de l'augmentation de la fréquentation en gare de La Ménitré, il faudrait prévoir un parking plus grand.

R : Région – S'agissant de la saturation du parking de La Ménitré, la Région a cofinancé en 2014 un parking de 120 places. Les emplacements sont répartis de part et d'autre des voies (au nord et au sud). Une extension supplémentaire de places de parkings n'est pas envisagée à notre connaissance. La Région va se rapprocher de votre EPCI* (Communauté de Communes Baugeois Vallée) afin d'identifier les solutions possibles : covoiturage, rabattement cyclable qui viendrait offrir des alternatives à l'accès en voiture à la gare. .

8. [Adèle GAPIN] **L.4** – Du fait de l'afflux de voyageurs à Angers Saint-Laud (notamment le matin), il serait judicieux de revoir la circulation au sein de la gare. En effet, les deux sorties/entrées sur le quai 1 ne sont jamais utilisées en même temps lors de la descente du train. Ainsi, il se crée un goulot d'étranglement pouvant engendrer des retards pour les usagers en correspondance. Il suffirait d'ouvrir les deux entrées/sorties du quai 1 à la circulation afin que la descente du train s'effectue plus facilement.

R : SNCF Voyageurs – L'accès au quai du côté du magasin « Relay » est en effet mis en sens unique pendant les embarquements TGV (7h20 à 7h45 // 8h20 à 8h45 // 9h20 à 9h45) et l'accès opposé filtré à l'entrée. SNCF Gare & Connexion (le gestionnaire de cette gare nationale) va étudier les possibilités de fluidifier la sortie par l'autre accès et, en cas d'insuffisance, examiner les ajustements possibles en phase d'embarquement TGV lors de la descente des TER.

9. [Étienne BUREAU] **L.20** – En gare de Chemillé, on a déjà demandé le déplacement de l'abri du quai B vers le quai A mais cela n'a jamais été fait.

R : La Région mène un programme pluriannuel de renouvellement des abris de quais. La gare de Chemillé est identifiée pour la prochaine phase de ce programme. Les abris de quais de la gare de Chemillé pourraient donc être renouvelés en 2024 (planning prévisionnel à confirmer).

10. [Mathieu PLESSIS] **L.405** – Je pense qu'il y a suffisamment de place entre les haies pour créer un abri bus à l'arrêt « rue de l'Aubance » à Brissac-Loire-Aubance. Le nombre de voyageurs qui utilisent cet arrêt justifie cette demande.

R : Région- Cette demande sera étudiée au regard des statistiques d'usage du point d'arrêt et selon les budgets d'investissement disponibles.

QUALITÉ DE SERVICE

11. [Prisca BUSSON] **L.19** – Les trains ne sont pas assez grands, notamment les lundis et vendredis quand les internes voyagent avec leur valise : les usagers doivent voyager debout par manque de places assises.

R : Région – Les précédents comptages réalisés en automne 2022 n'ont pas relevé de problèmes de capacité à bord des trains de votre ligne, excepté le service qui arrive à Angers à 7h36 depuis Saumur le lundi. Une étude a été demandée à TER pour assurer cette desserte avec un matériel plus capacitaire.

R : SNCF Voyageurs : En heures de pointe du matin (06h-10h) et du soir (16h-20h), le maximum de matériels disponibles est engagé pour réaliser l'ensemble des trains avec le maximum de capacité en places assises, en optimisant leur répartition selon la fréquentation enregistrée sur les trains. Les lundis matin et vendredi en soirée, les plannings de maintenance sont adaptés afin de récupérer quelques engins supplémentaires : 100% des matériels est ainsi affecté aux trains circulant en heures de pointe. La capacité en places assises par rapport aux besoins de transport est un des critères qualitatifs qui sont suivis régulièrement, afin de proposer des axes d'amélioration pour les trains identifiés comme sous-capacitaire en places assises par rapport à leur fréquentation. Des campagnes de comptage sont réalisées fréquemment à cet effet, afin de mesurer cette fréquentation et de réajuster si nécessaire les arbitrages selon les taux d'occupation mesurés.

12. [Yann BOUTEILLER] **L.20** – Pour faire face à l'afflux des internes les lundis et vendredis, souhaite le doublement du train départ Angers à 7h23 le lundi matin et celui de 16h49 au départ de Cholet le vendredi. Cela permettrait à l'ensemble des voyageurs d'avoir une place assise et la possibilité de transporter ses affaires.

R : SNCF Voyageurs – Le TER 859303 (départ d'Angers 07h23) du lundi et le TER 859322 (départ de Cholet 16h49) du vendredi sont assurés par un train disposant de 220 places assises. Le taux d'occupation maximum mesuré n'est pas atteint pour le 859303, mais il est dépassé pour le 859322. À date, les études réalisées ne permettent pas de faire assurer ces trains par 2 matériels de 220 places. En effet, l'ensemble des matériels disponibles est déjà engagé sur les périodes de pointe et réparti de manière à répondre au mieux aux besoins de fréquentation identifiés sur l'ensemble des lignes Pays de la Loire. Ces trains seront néanmoins mis sous surveillance renforcée (augmentation de la fréquence des comptages) pour réajuster si nécessaire les arbitrages selon le taux d'occupation mesuré.

13. [Jean-Christophe OTTOLINI] **L.20** – Comment est calculé le taux de ponctualité régulièrement publié sur le fil twitter TER Pays de la Loire ? J'ai posé plusieurs fois la question sur cette information (qui devrait être publique), sans obtenir de réponse. Il est par exemple surprenant de voir certains jours des taux de ponctualité élevés alors que plusieurs trains sont supprimés.

R : SNCF Voyageurs – La ponctualité diffusée via twitter est la ponctualité à l'arrivée. Elle mesure l'écart entre l'horaire théorique de l'arrivée du train son horaire réel d'arrivée. Un train est considéré "non ponctuel" si son retard à l'arrivée est supérieur à 5 minutes 59 secondes. Les trains supprimés ne rentrent pas dans le calcul de ponctualité.

INFORMATION VOYAGEURS

14. [Yann BOUTEILLER] **L.20** – Souhaite plus de communication dans les trains en cas de perturbation. L'application ne sert strictement à rien et ne donne aucune information. Impossible de se connecter au fil Twitter TER Pays de la Loire lorsqu'on n'a plus de batterie et que le train ne dispose pas d'assez de prises à chaque emplacement. Le mardi 17/01/23 (30 minutes de retard), nous n'avons eu aucune information dans le train : au bout de 20 minutes, quelqu'un a voulu parler mais le micro n'a pas fonctionné, bien que les haut-parleurs étaient bien opérationnels (car nous entendions bien l'annonce des prochaines gares). Je constate aussi l'incivilité de certains voyageurs qui ne mettent pas un casque pour écouter leur téléphone.

R : SNCF Voyageurs – Un programme d'amélioration de l'information voyageur est en cours, qui reprend notamment l'information voyageur en situation perturbée. Depuis le déploiement de ce programme, nous enregistrons une amélioration de la qualité de l'information voyageur diffusée, mesurée selon plusieurs critères (fiabilité, réactivité, ...).

Néanmoins chaque situation est différente, et il subsiste des aléas de production où cette information est jugée insuffisante par nos clients. Ces situations sont analysées afin d'identifier les causes à l'origine des ruptures dans la chaîne d'information, et des actions sont mises en œuvre pour y remédier.

15. [Emmanuelle BRETIN] **L.19** – Le site internet n'est pas à jour. Trains annulés ou supprimés et au final non : à qui se fier ?

R : SNCF Voyageurs – Le site internet TER Pays de la Loire est mis à jour de manière réactive, en fonction des informations disponibles qui peuvent néanmoins évoluer au fil de l'eau lors d'un incident. Il arrive parfois qu'un train puisse être annoncé "annulé ou supprimé" lorsque la panne n'est pas identifiée, et que ce train circule néanmoins si la panne a été résolue à temps pour permettre sa circulation. L'évolution des incidents peut expliquer un léger décalage dans la chaîne d'information lors de ces mises à jour.

16. [Christian SIONNEAU] **L.20** – Je regrette l'ancien système d'alerte en cas de perturbations. Celui de SNCF Connect est inopérant. Vive le progrès.

R : SNCF Voyageurs – Des évolutions sont attendues sur l'application SNCF Connect avant fin avril 2023 afin de corriger les dysfonctionnements actuels relatifs aux notifications et déployer un nouveau parcours client, notamment la mise en favoris des trajets TER, associés aux notifications.

17. [Nathalie DOUIN] **L.19** – Pour quelle raison la gare des Rosiers-sur-Loire est la seule entre Angers et Saumur qui n'est pas équipée d'écrans d'affichage ?

R : Région – Les quais de cette gare sont malheureusement en mauvais état. La Région a connaissance de ce problème qui est ancien puisqu'il a déjà empêché en 2016/17 la pose d'écrans d'information voyageurs (AFL) sur le quai aux Rosiers/Loire. Par courrier en date du 27 septembre 2022, la Région des Pays de la Loire a alerté officiellement la SNCF Gares & Connexions sur la manque d'entretien des quais de la gare. Ces manques entraînent des désordres dans le fonctionnement de la gare : abris de quais condamnés car instables, impossibilité de poser des écrans d'affichage. Et ce malgré le souhait de la Région d'installer de tels équipement depuis 2017. Leur installation dans le cadre de la nouvelle opération de déploiement des AFL prévue en 2023 est conditionnée par la réalisation préalable de travaux sur les quais. La réaction de SNCF Gares & Connexions n'est malheureusement pas à la hauteur des problèmes : elle a répondu à la Région par courrier en date du 10 janvier 2023 qu'elle allait lancer, seulement maintenant, des diagnostics de sols.

18. [Sarah-Louise FILLEUX] **L.409** – Il y a une problématique d'affichage papier et d'information numérique concernant les changements de desserte de cette ligne au départ du centre-ville d'Angers. La seule source d'information fiable est actuellement donnée par les conducteurs de cars (ce qui ne semble pas normal pour les voyageurs occasionnels). Avec les travaux, les informations disponibles en ligne sont soit pas suffisamment compréhensibles (formulations ambiguës) ou pas à jour. J'ai failli rater mon car à Patton faute d'information visuelle sur le report de l'arrêt. Je suggère vivement de proposer un affichage visuel (logo, fiche horaire, etc.) temporaire ou permanent pour signaler les arrêts Aléop (commun ou non avec le réseau Irigo). Cet affichage pourrait être couplé avec un QR-code renvoyant vers l'info trafic. Il serait également pertinent d'améliorer la lisibilité des informations sur votre site internet et l'application Destineo :

* sur le site Aléop : prévenir dans l'onglet horaires, sur la fiche ou via un lien hypertexte, qu'en raison des travaux les horaires et arrêts sont à vérifier sur Destineo,

* sur Destineo (site et application) : merci d'indiquer de façon moins ambiguë le report des arrêts, par exemple : « *arrêt X reporté à l'arrêt Y du bus Irigo* ». La mention « *report arrêt Patton* » ne renseigne pas suffisamment les usagers : on peut se demander si l'arrêt est commun au réseau urbain ou pas. Merci aussi de préciser les perturbations avec plus clarté, par exemple « *arrêt reporté à X pour cause de xxx* ». La mention lue en ligne « *travaux avenue Patton* » ne veut rien dire : on ne sait pas si le car passe, ne passe pas, est reporté ailleurs et le cas échéant à quel endroit. Surtout que pour un voyageur occasionnel ça ne semble pas logique qu'un bus passe (et pas un car) sur un trajet similaire.

Enfin, le numéro « info service Aléop » devrait être disponible sur une amplitude plus importante correspondant aux horaires de circulation des lignes Aléop : cela permettrait de téléphoner en cas de doute 30 minutes avant le départ.

R : Région – Vous pointez du doigt, à juste titre, une insuffisance dans la qualité des informations mises à disposition des voyageurs. Cela s'explique par la nature de la situation. Les travaux du tramway entraînent des chantiers très longs, impactant plus ou moins nos lignes Aléop et le suivi de l'avancée des travaux n'est pas toujours aisé. Tant la Région des Pays de la Loire que l'exploitant du réseau urbain ne sont maîtres d'ouvrage des travaux du quartier Patton. Les plannings de travaux sont souvent modifiés sans que l'information ne soit communiquée en temps utile à nos services. Il est également arrivé que nous recevions des informations contradictoires. Malgré tout nous tentons de faire au mieux avec les informations à notre disposition et en collaboration les transporteurs pour assurer la bonne information des usagers. Sachez que la Région a déployé plusieurs canaux pour améliorer l'information des voyageurs du réseau Aléop avec :

- l'ouverture depuis septembre 2022 d'une centrale d'appels unique « Allô Aléop », dont les horaires couvrent une large amplitude (7h - 20h du lundi au vendredi et 8h-12h et 14h-17h le samedi).
- l'information en temps réel arrive prochainement sur les lignes du Maine-et-Loire, les exploitants étant actuellement en phase d'équipements des cars et de tests avant mise en production pour le grand public (cette solution est déjà mise en œuvre sur les lignes urbaines et périurbaines Irigo).
- les perturbations du trafic sont autant que possible relayées sur le fil twitter Aléop. Pour savoir si votre ligne de car circule normalement tweetez @reseau_Aleop suivi du numéro de votre ligne (exemple : @reseau_Aleop 409). Vous recevrez en réponse l'info trafic automatiquement en 15 secondes.

TARIFS

19. [Christian SIONNEAU] **L.20/407** – Après plusieurs suppressions du train de 18h23 au départ d'Angers courant décembre 2022 (et une autre le vendredi 13/01/23), ma solution de substitution consiste à prendre le car Aléop Angers > Chemillé à 18h40. Mais je suis toujours étonné et très mécontent de devoir payer 6,20 € alors qu'il s'agit d'une ligne Aléop et que je l'emprunte du fait d'un problème TER sur une ligne pour laquelle je paye déjà un abonnement. Le conducteur me rétorque que « ça ne va pas dans la même caisse » : cela n'est pas le problème de l'usager.

R : Région – Une étude en vue de l'harmonisation des tarifs autocars est en cours. Elle ne permettra pas, dans un premier temps, de créer une passerelle entre les différents modes de transport du réseau Aléop. Sachez également que les cars des lignes régulières Aléop sont dans l'incapacité d'absorber le report des voyageurs TER, d'autant plus les lignes assurées par de petits véhicules. Les capacités entre train et car sont incomparables et il est légitime de privilégier l'accès des usagers abonnés de la ligne routière et de faire payer un ticket autocar aux autres voyageurs. L'usager du TER a par ailleurs la possibilité d'être remboursé de son titre de transport au travers de la « Garantie Ponctualité » pour le trajet non réalisé en train (conditions spécifiques selon votre abonnement : <https://www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire/services-contacts/garantie-ponctualite-abonnes>)

VÉLOS

20. [Prisca BUSSON] **L.19** – Les nombreux vélos à bord des TER prennent beaucoup de place (certains sont vraiment encombrants) : il faudrait prévoir un wagon dédié pour les cyclistes.

21. [Yann BOUTEILLER] **L.20** – Je constate l'augmentation des vélotafeurs et que la Région n'apporte pas pleinement les moyens pour assurer l'intermodalité vélo/train dans le cadre de la transition écologique. Les rames ne disposent que de 6 emplacements vélos alors que je comptabilise en moyenne 12 à 15 vélos. La suroccupation est réelle notamment les lundis et vendredis avec les valises des internes qui ne sont jamais placées dans les bagageries supérieures. Il serait bon de disposer un wagon « transport doux » pour accueillir les vélos mais aussi les trottinettes et autres EDP avec 30 étagères horizontales pour les trottinettes et autant de rangements pour les vélos. Je suis prêt à payer un supplément (30% en plus de l'abonnement par exemple) : il suffit que le voyageur le déclare et la Région met à disposition un badge à coller sur son moyen de transport tous les mois.

R : Région – La pratique intermodale train + vélo a fortement augmenté en Région des Pays de la Loire, notamment du fait de la crise sanitaire. Cette pratique est encouragée par la Région des Pays de la Loire, chef de file de l'intermodalité, au travers du déploiement de stationnements vélos sécurisés aux abords des gares et du cofinancement d'itinéraires cyclables sécurisés en rabattement vers les points d'accès au réseau Aléop (gares ferroviaires mais également points d'arrêts routiers). Ces actions ont permis d'augmenter sensiblement la part modale du vélo (14% aujourd'hui) en tant que moyen d'accès au réseau Aléop. Concernant la mobilité du quotidien, la volonté régionale est de continuer à maîtriser le nombre de vélos dans les trains au vu des contraintes d'exploitation générées par une sur-fréquentation des vélos dans les trains ainsi que des problématiques de conflits d'usages, les trains étant par essence dédiés au transport des voyageurs. En ce sens, la subvention régionale dédiée à l'achat de vélos pliants (50% du prix d'achat, plafond de 200€) répond également à cette problématique. La Région des Pays de la Loire œuvre donc pleinement à l'accélération de la transition écologique en favorisant le recours aux modes actifs de déplacement dans le cadre des déplacements quotidiens des ligériens. Pour autant, il n'est pas possible d'ajouter un wagon dédié dans la mesure où les quais en gare ne sont pas toujours assez longs.

22. [Étienne BUREAU] **L.20** – L'abri vélos de la gare de Chemillé devient dangereux. En effet, les gouttières sont bouchées et l'eau se déverse sur le sol induisant la formation de mousses glissantes au sol. Il faudrait un bon nettoyage pour éviter de glisser notamment l'hiver en cas de gel.

R : La Région va demander à SNCF Gares & Connexions (propriétaire des abris et qui en assure l'entretien et la maintenance) de régler les différents dysfonctionnements constatés.

SNCF Voyageurs : Une prestation de nettoyage de l'abri vélo est commandée ainsi que le débouchage des cheneaux. Les contrôles de l'état des sols des abris vélos ont également été renforcés.

MATÉRIELS ROULANTS

23. [Étienne BUREAU] **L.20** – À quand le Wi-Fi dans les TER Pays de la Loire ?

R : SNCF Voyageurs - Le déploiement du Wi-Fi dans les trains TER Pays de la Loire n'est pas envisagé à moyen terme.

INFRASTRUCTURES

24. [Yann BOUTELLER] **L.20** – Souhaite le passage de la totalité de la ligne en double voie.

R : SNCF Réseau – Il n'existe à ce jour aucun projet de doublement de la voie entre Cholet et La Possonnière. Des études pourraient être lancées, notamment un nouveau point de croisement des trains à La Jumellière et éventuellement des aménagements des plans de voie en gare de Cholet. Mais il ne s'agit encore que de projets qui ne sont, ni inscrits dans un calendrier, ni financés.

Légende

- EDP : Engin de Déplacement Personnel
- AFL : écran d'information voyageurs
- EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale
- AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités