# Relevé des questions et remarques posées en ligne

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Comité de lignes** | « Mayenne » | **Date réunion** | Jeudi 9 Mars 2023 |
| | **Date limite** pour poser une question en ligne | | Mardi 28 février 2023 – 9h |

**DIGITALISATION DES COMITES DE LIGNES** *Depuis le 1er janvier 2020, il est également 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) :*

## QUALITÉ DE SERVICE

1. [Michel PERRINEL] **L.28** – Cette ligne est de plus en plus fréquentée, notamment entre Angers et Laval, au point qu'il n'y a souvent plus de places assises le vendredi soir, les rames arrivent à saturation. Peut-on avoir un train supplémentaire le vendredi en fin de journée ou une double rame ?

**R :** SNCF Voyageurs – L'offre dite « Virgule » qui relie Nantes/Angers à Laval/Rennes via Sablé est produite avec un parc réduit de seulement 8 engins spécifiques et aptes à circuler sur la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire. Aussi, l'axe Nantes-Angers-Sablé-Le Mans est saturé le vendredi en heure de pointe. L'ajout d'un autre train parait donc compromis. L'idée de mettre un engin supplémentaire au train existant contraint la production d'un tel convoi qui jumelle une offre en coupe/accroche à Sablé. La mise en unité multiple de 3 engins complique la mise en production en gare et dans les ateliers, allongent certains temps de stationnement dans un environnement très contraint (cf. saturation de l'axe). Malgré toutes ces alertes, une étude complémentaire est à mener pour trouver la meilleure solution aux situations de forte affluence enregistrées sur ces trains Virgule.

2. [Michel PERRINEL] **L.28** – Il y a trop souvent des problèmes techniques qui provoquent des retards voire des suppressions de dernière minute. On nous oblige aussi parfois à descendre à Sablé-sur-Sarthe pour monter dans un autre train. Ces problèmes viennent s'ajouter aux impondérables sangliers, feux de campagne, bagages abandonnés et grèves. N'y aurait-il pas une maintenance insuffisante voire un matériel trop vieillissant ?

**R :** SNCF Voyageurs – Sur les 6 derniers mois, la régularité des trains ayant circulé sur la ligne 28 est de 85%, c'est-à-dire que 85% des trains sont arrivés à l'heure ou avec un retard inférieur à 5'59", pour un taux de suppression de 2,71%. Les défaillances du matériel contribuent à hauteur de 25% des irrégularité, et à 60% des suppressions. En moyenne, le matériel ferroviaire a une durée de vie de 40 ans, période pendant laquelle sont assurées des opérations de maintenance parmi lesquelles une opération plus importante « à mi-vie » (donc après environ 20 ans de mise en service). La série de matériels qui est exploitée sur la ligne 28 a été mise en service en 2002 – 2003. Elle arrive donc à échéance de son opération « mi-vie », qui a commencé sur certains engins et va s'étaler jusqu'en 2025. Cette opération doit contribuer à diminuer les pannes sur ce matériel. Indépendamment de cette opération, chaque panne est analysée de manière à mettre en œuvre des actions préventives qui pourraient diminuer la survenue de cette dernière.

## VÉLOS

3. [Michel PERRINEL] **L.28** – Comme moi, de plus en plus de voyageurs montent avec leur vélo dans le train. Ces trajets en intermodalité font partie des solutions efficaces pour la sobriété énergétique et sont à encourager. L'équipement de 6 places par rame est insuffisant face à l'enjeu du défi écologique. J'attends fortement une amélioration en faveur du train + vélo. Y a-t-il des projets dans ce sens ?

**R :** Région – La Région des Pays de la Loire encourage le recours au vélo dans une logique intermodale, c'est-à-dire en rabattement vers les points d'accès à son réseau de transport (gares bien sûr mais également points d'arrêts routiers interurbains structurants). Elle cofinance à ce titre de nombreux aménagements de liaisons cyclables sécurisées réalisées par les communes ou communautés de communes qui assurent la gestion de la voirie. Concernant l'emport des vélos dans les trains, la Région privilégie le déploiement de solutions de stationnements sécurisés en gare permettant de maîtriser le nombre de vélos transportés dans les trains afin de limiter les conflits d'usages, notamment aux heures de pointe. Pour les abonnés souhaitant embarquer leur vélo dans le train, la Région propose toutefois une aide à l'acquisition d'un vélo pliant (50% du prix d'achat avec un plafond de 200€).

## MATERIELS ROULANTS

4. [Frank AUTRAND] **L.27** – La luminosité dans le train en mode nocturne est excessivement éblouissante, voire agressive, en particulier dans le train BreizhGo de 6h36 (c'est moins souvent le cas dans les rames Aléop). Cet éclairage ne respecte pas la sobriété énergétique et m'oblige à porter une casquette ou des lunettes de soleil (et je ne suis pas le seul dans ce cas). Il existe pourtant un éclairage plus sobre et suffisant (celui utilisé à l'ouverture des portes en mode diurne – led désactivées, plafonniers actifs 1 sur 2) et pour les lecteurs il existe des lampes individuelles dans ce train.

**R :** SNCF Voyageurs – Il existe 2 modes d'éclairage sur ce matériel : nocturne (plein éclairage) et diurne (demi-éclairage). Le passage d'un mode à l'autre se déclenche automatiquement grâce à une sonde crépusculaire. Nous transmettons votre remarque à la région TER Bretagne (responsable de ce matériel) pour analyse et éventuel complément de réponse.

5. [Frank AUTRAND] **L.27** – Sur le train de 6h36 au départ de Laval, la rame de tête souffle de l'air frais en hiver, ce qui est particulièrement désagréable.

**R :** SNCF Voyageurs – Merci pour votre remarque, que nous transmettons à la région TER Bretagne (responsable de ce matériel) pour analyse.