

Le Billet - n° 17

Association des Usagers des Transports des Pays de la Loire

Janvier - Mars 2025

Maison des Associations, 1 rue d'Auvours, 44000 Nantes
<https://www.fnaut.fr/region/pays-de-la-loire/>
<http://www.fnaut-paysdelaloire.org/>

Un nouveau financement pour les TER

Les Régions réclamaient depuis longtemps un financement analogue au Versement Mobilité perçu par les agglomérations, où il atteint dans les grandes villes 2 % des salaires des entreprises, à l'exception des plus petites. Les Régions ont maintenant la possibilité de le percevoir à un taux réduit de 0,15 %.

La Région Pays de la Loire ne voudrait pas l'appliquer pour ne pas « pénaliser les entreprises ». Ce taux très limité est pourtant une contrepartie aux services fournis aux entreprises et à leurs salariés, d'autant que les entreprises ont aussi des objectifs de décarbonation, auxquels les transports publics contribuent. Ce versement permettrait d'acheter plusieurs trains à grande capacité, très utiles pour faire face aux surcharges en heure de pointe à l'heure où beaucoup de salariés sont dans les trains.

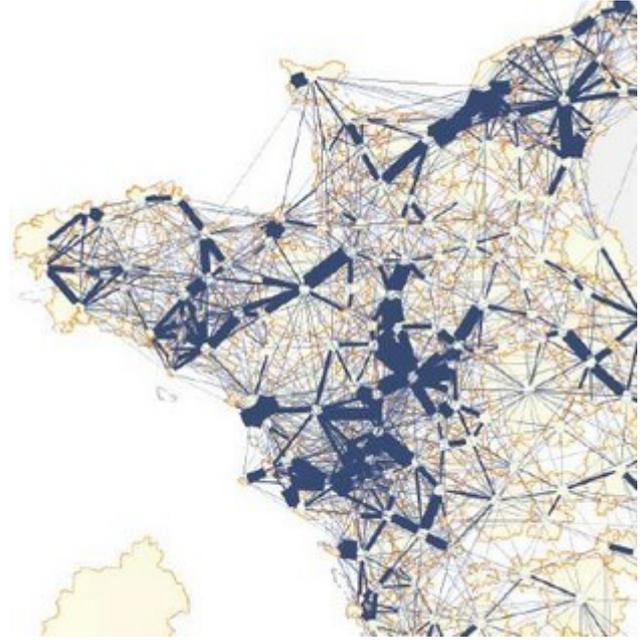
La Région pourrait **moduler le taux** en définissant différentes zones en fonction du niveau de service, comme la proximité et le nombre d'arrêts des trains et, dans une moindre mesure, des cars TER et autres services. Le taux maximum serait appliqué aux communes les mieux desservies, proches des gares bénéficiant, par exemple de plus d'une trentaine d'arrêts journaliers. Des taux intermédiaires sont envisageables et les communes éloignées de tout arrêt et service, y compris TAD, pourraient être totalement exemptées.

Manque de transports publics

Deux études sur les déplacements viennent de sortir. Un atlas des **déplacements domicile travail** (université Gustave Eiffel) : « dans la Région, la part des transports publics, autour de 6 %, est faible par rapport à la moyenne nationale, alors que la proportion de trajets entre communes centres est élevée : 19% », une évaluation des **déplacements moyenne distance** à partir des données téléphoniques (Géonexo-Transdev), dont est extrait la carte ci-après. Constat : « une galaxie unique en France autour de Saint-Nazaire, Nantes, Angers, Cholet et la Roche-sur-Yon, avec des échanges très denses et trop peu de transports collectifs ».

Si tous les déplacements ne peuvent se faire en transport public, l'importance de la demande non satisfaite et l'appétence pour le train expliquent le succès, dès que l'offre est renforcée. La Région souffre d'avoir supprimé de très nombreuses voies

ferrées dont certaines seraient bien utiles (voir carte), comme : Mayenne / Laval, les Herbiers / la Roche, pour constituer une liaison Cholet / la Roche-sur-Yon / les Sables.



Déplacements avec TER inexistant ou insuffisant, entre aires d'attraction pour déplacements entre 20 et 200 km (un mardi). Les traits larges correspondent à environ 5000 déplacements

Adaptation au climat à renforcer

L'utilisation des carburants fossiles se maintient, les événements climatiques attaquent plus violemment arbres et infrastructures. Pour éviter les incidents, la SNCF multiplie les suppressions préventives de trains. Le système ferroviaire qui se targuait de sa régularité, atteinte par le manque d'investissements, des conflits sociaux et la charge du réseau, donne maintenant la priorité à la réduction des risques. Les périodes sans circulation ont pu parfois approcher 2 jours.

L'Association relaie les préoccupations des voyageurs (train ou car), que l'on contraint à l'immobilité ou à disposer d'un plan B « routier ». Ceci pourrait avoir un impact sur la fréquentation, en particulier en hiver, et plus généralement sur le recours au transport public.

SNCF-Réseau travaille à identifier « les points de fragilité du réseau », mais doit déjà rattraper son retard pour s'adapter à un environnement plus agressif et d'abord pour maîtriser le risque posé par les arbres de haute tige riverains des voies.

A quand le passage par Châteaubriant ?

Cela fait 10 ans qu'on a rouvert la liaison Nantes Châteaubriant et dix ans que l'association demande une correspondance à Châteaubriant entre les TER bretons et les tram-trains ligériens. Si les fréquentations périurbaines à proximité des deux métropoles sont en croissance, le trafic local « transfrontière » entre les Régions est entravé par des correspondances aléatoires et non mises en valeur, et même absentes dans l'après-midi.

Du fait des inondations de la Vilaine, la **coupure**

de la liaison Nantes-Rennes par Redon pendant plus d'une semaine a confirmé l'intérêt du passage par Châteaubriant. Cela va t'il enfin réveiller la SNCF et les Régions, surtout la Bretagne du fait du faible nombre de ses TER ?



A Châteaubriant, difficile de passer entre TER breton au premier plan et tram-train ligérien, malgré leur proximité

Difficultés interrégionales aussi entre **le Mans et Tours**, du fait d'une desserte très faible entre Château-du-Loir et Tours. Les deux régions doivent travailler à améliorer la desserte de l'axe complet.

Montée des tarifs sans réorganisation

Les tarifs par car augmentent tout en restant très différents selon les départements. Le coût du **transport scolaire** est quant à lui passé en quelques années de 110 € par enfant à 170€, sans que ne soient appliqués des tarifs réduits pour les ménages à faible revenu.

La mise en place d'une **tarification régionale** rendant accessible tous les modes de transport (train et car), sur un support unique est toujours attendue. Elle doit s'inspirer, pour l'accessibilité des faibles revenus des départements les plus généreux

L'association s'est prononcée pour maintenir un lien entre le prix et la distance, par exemple par une tarification zonale, mais avec un coût kilométrique du car inférieur à celui du train.

Lent déploiement du SERM / RER nantais

Les deux dessertes en **tram-trains** vers Clisson et Nort sur Erdre ont été renforcées comme prévu (25 AR/j en semaine, et surtout 15 AR/j en WE).

Le projet global **SERM** (Service Express Régional Métropolitain) va faire l'objet d'une étude en 2025. Le collectif Fer regroupant des acteurs locaux demande la mise en place d'une gouvernance pour le SERM, une meilleure fiabilité, et des actions à court terme. L'Association a précisé par un communiqué, des pistes ne nécessitant pas d'attendre la décennie suivante ou des financements importants, mais la coordination des acteurs ; ils sont toujours dans l'expectative, attendant déjà les résultats de la conférence sur le financement prévu avant l'été, alors qu'en d'autres lieux on avance...

Une fiabilité qui laisse à désirer

L'ASLO (Association Sud Loire Océan), qui regroupe les collectivités desservies entre Nantes,

St-Gilles et Pornic, fournit un bilan mensuel du fonctionnement des deux lignes.

De 2022 à 2024, la fiabilité des trains s'est dégradée. Pendant seulement trois mois en 2024, le pourcentage de journées sans incident a atteint 50 %. Sans compter les trains supprimés (dont une partie pour tempêtes) il y a eu plus de 200 incidents en 2024, dont près de moitié dus à des pannes de signalisation et d'équipement. Les impacts du manque d'investissement pour changer des équipements de signalisation s'aggraveront.

Conclusion de l'ASLO : « *la fréquence des pannes conjuguée à leur caractère aléatoire et donc imprévisible détruit la fiabilité du service et diminue considérablement l'attractivité de la desserte* ».

Mais la fréquentation croissait encore fortement, au moins jusqu'en avril (plus 13,5%). Cela montre le potentiel de la ligne avec un bon service.

La nouvelle gestion par SVLO (SNCF Loire Océan) ne devrait pas changer les choses, mais on souhaiterait se tromper. Des travaux sont urgents sans attendre le programme de modernisation de la ligne prévue après 2030.

Entre **Alençon et le Mans**, les services retardés ou annulés ont été également nombreux. La SNCF nous a promis des réponses !

Intercités Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon

L'État a décidé de reconduire la SNCF pour exploiter les 2 lignes TET (Trains d'Equilibre du Territoire) partant de Nantes.



La Roche-sur-Yon (ici) et Luçon bénéficieront des Intercités Nantes-Bordeaux supplémentaires. Mais toujours aussi peu de TER et pas d'autres arrêts en Sud Vendée.

Malgré un fort taux de remplissage, témoin de la demande, l'offre sera peu renforcée : pas de création d'une liaison attendue Nantes-Lille par la Normandie, maintien des seuls 3 AR journaliers Nantes-Lyon. Seule la liaison **Nantes-Bordeaux** bénéficiera d'un 5^{ème} AR journalier, et même d'un 6^{ème} les vendredi et dimanche.

Est programmé à Nantes un centre de maintenance dédié dont on attend qu'il puisse s'adapter à une flotte bien supérieure aux seules 15 rames existantes.

La fiabilité, très moyenne, sera t'elle améliorée avec un programme plus chargé ? Le manque de capacité laisse craindre que le coût pour l'usager et les contraintes de réservation augmentent.