

# Le Billet - n° 12

Association des Usagers des Transports des Pays de la Loire

Octobre – Décembre 2023

Maison des Associations, 1 rue d'Auvours, 44000 Nantes

<https://www.fnaut.fr/region/pays-de-la-loire/>

<http://www.fnaut-paysdelaloire.org/>

## Après la COP mondiale, la COP régionale

COP 28 à Dubaï : les gouvernements se sont accordés pour « réduire » la place des énergies fossiles, très utilisées dans les transports. Les promesses, à confirmer, restent trop faibles pour limiter le réchauffement à 1°5.

Des COP (conférences des parties) sont lancées en France dans chaque Région, sous l'égide du Ministère de la Transition Ecologique, afin de mobiliser et d'encadrer les actions sur les thèmes préoccupants pour l'avenir comme la biodiversité, les émissions de Gaz à Effet de Serre.

## CPER mobilités 2023-2027

Ces COP, appelées à définir objectifs et priorités d'investissement auraient donc dû intervenir avant les CPER mobilités (Contrat de Plan Etat Région), pour fournir des objectifs de réduction des GES dans les transports, qui sont le seul secteur où les émissions ne baissent pas. La COP devrait donc logiquement « corriger » le CPER.

Le CPER pour les Pays de la Loire a ignoré toute planification GES, même s'il consacre 2/3 des crédits pour le rail, les transports en commun, et le vélo présent pour la première fois. Son montant est de 733 M€, et 1 Md€ après ajout d'autres actions « mobilité » hors CPER.

Le CPER prévoit la réhabilitation de la Roche-sur-Yon / Bressuire, ligne donnant accès à Saumur. La Région honore ainsi sa promesse et prend en charge le financement, qui devra être complété par Nouvelle Aquitaine pour sa partie. Le CPER acte aussi la réouverture de Cholet / les Herbiers où l'implication du Parc du Puy du Fou dans l'usage sera un critère important de succès.

Pour les RER (officiellement SERM « Service Express Régional Métropolitain »), les crédits limités dévolus à Nantes recyclent des crédits travaux prévus pour augmenter les capacités de transit des voies, ce qui profitera à toutes les circulations. Des études seront aussi financées à Angers et au Mans.

Mais le CPER aidera également à élargir ou « fluidifier » des axes routiers, ce qui développe les trafics alors qu'on devrait d'abord accroître l'offre par trains et cars. Des actions nécessaires sont reportées, comme la liaison ferroviaire Rennes / St Nazaire, l'ouverture de haltes TER en Sud Vendée.

Pas d'annonce pour plus d'électromobilité alors

que plusieurs axes non électrifiés vont être fortement sollicités dans le cadre des SERM / RER autour de grandes villes : Nantes / Ste Pazanne, Alençon / le Mans / Château du Loir.

Les financements du CPER et la concurrence dans l'exploitation ne seront pas suffisants pour répondre aux objectifs de la transition et à la demande pour des transports moins carbonés et plus fréquents. L'AUT PL a publié sur ses sites un communiqué avec un avis plus détaillé.

## Liaisons interrégionales : la nécessité d'une offre à la hauteur de la demande

Le train était utilisé en 2019 au plus à 7 % pour les déplacements longs (plus de 80 km) avec les Régions voisines. Contre 43 % avec la Région parisienne, vers laquelle les trains sont nombreux.

Les fréquentations des TET, Trains d'Equilibre du Territoire, bondissent quand on améliore l'offre. De 2019 à 2022, le passage de 3 à 4 Allers Retours par jour entre Nantes, la Roche-sur-Yon et Bordeaux a accru la fréquentation de 90 %, et de 63 % en passant de 2 à 3 AR sur les Nantes / Angers / Lyon (par Bourges). Et ce, malgré une ponctualité très moyenne. La fréquentation est maintenant bridée par un nombre de rames disponibles insuffisant (15 seulement)



Nantes / Lyon dessert plusieurs pôles de correspondance importants, Tours, Vierzon et ici Nevers (correspondances avec les Paris / Clermont et vers Dijon)

Le résultat de l'appel d'offres pour sélectionner un opérateur sur ces 2 lignes est toujours attendu. Les résultats précédents devraient pousser à créer, comme proposé dans l'AO, une liaison nouvelle Nantes / Lille par Angers / le Mans / Rouen.

Sur d'autres liaisons, l'offre n'a pas bougé depuis des années : Nantes Orléans (3 AR/j), Nantes Brest (1 AR/j), et aussi Caen / le Mans / Tours où la FNAUT demande 4 AR journaliers.

## Vers une tarification plus juste

La Région avait annoncé qu'une tarification solidaire bénéficiant aux faibles revenus attendrait le big-bang tarifaire prévu pour 2025, malgré nos demandes répétées (cf. encore le billet précédent) constatant les difficultés économiques de beaucoup.

Le Conseil Régional a voté cette tarification solidaire, applicable en février. Une avancée, mais les conditions (75 % de réduction si quotient familial inférieur à 405 €/mois et 50 % si inférieur à 810 €/mois), sont moins généreuses qu'ailleurs.

## **SERM / RER à Nantes**

Les financements au CPER permettraient la mise en oeuvre d'une première étape de la proposition minimale de la Région, cosignée par Nantes Métropole pour intégrer les agglomérations retenues. Il reste à concevoir un projet plus ambitieux et coconçu, débouchant sur un programme commun d'actions entre la Région et les intercommunalités, à mener par une seule équipe disposant de moyens suffisants pour être efficace.

Les habitants et usagers attendent l'ouverture d'une concertation et de nouveaux services, avant qu'un cadre de gouvernance et de financement ne soit complètement calé.

Cela commence mal. Au passage à niveau du bd de Doulon à Nantes, SNCF-Réseau a cet été défermé et goudronné sans nécessité 20 mètres de voie de ce qui serait l'axe Nord / Sud (Nord sur Erdre / Haluchère / Ile de Nantes/ Bouaye / Ste Pazanne) d'un RER. Axe dont nous (et le « collectif fer de Nantes ») rappelons depuis longtemps l'intérêt (billet 7 de sept 2022, puis 9 et 10), et qui ne ferait que reprendre un projet du District en 1995. Mais axe non prévu dans le projet minimal régional actuel.

## **Allotissements de l'exploitation et nouveaux centres de maintenance**

Pour gérer les 37 rames affectées au lot Sud Loire, parc qui pourrait augmenter ultérieurement, un centre de maintenance va être construit dans l'agglomération nantaise sur financement Région (58 M€, hors CPER). Une concertation va démarrer. Les tram-trains vers Châteaubriant et Clisson disposent déjà de leur centre à Doulon (Nantes).

La Région financera un autre centre de maintenance, au Mans (71 M€ hors CPER), qui évitera des mouvements de matériel roulant et répondrait à la croissance du parc roulant.

La mise en concurrence devrait aboutir à accroître l'offre, mais aura pour conséquence d'isoler le parc roulant, la maintenance et les équipes de chaque lot attribué, ce qui empêcherait la mutualisation des moyens au niveau régional.

Sans mesures correctrices (trains en réserve, accord entre opérateurs,...) les risques de dégradation de la qualité de service en cas d'accidents sur le matériel sont réels. La fiabilité des circulations est, avec l'amélioration des fréquences, la principale demande des usagers.

## **Service en difficulté, usagers exaspérés**

Les taux de régularité (correspondant aux trains qui partent réellement) et de ponctualité se dégradent à l'automne, les feuilles mortes qui font « glisser » les trains étant accusées.

Mais des accidents et le manque de personnel dans le centre de maintenance auraient aggravé les difficultés actuelles. La moindre disponibilité du matériel roulant se traduit par des suppressions de desserte et par des trains formés d'une rame quand 2 sont prévues. Les usagers attendent plus de transparence sur les causes, et de réactivité dans la

prise de mesures.

Pour les futures exploitations, l'accroissement des pénalités en cas de dégradation du service va t'il être suffisant pour amener la SNCF à mettre plus l'accent sur la prévention, l'information, la réactivité?

## **Des trains Laval le Mans en plus**

Après la suppression de 3 arrêts, et en attendant les nombreux trains supplémentaires promis avec la mise en concurrence, la Région et la SNCF ont mis en service en décembre 2 Allers Retours quotidiens omnibus entre le Mans et Laval. Les WE, une desserte omnibus est réellement créée (3 AR/j) mais à des horaires limitant généralement les temps de séjour dans les villes.

Les dessertes TER entre le Mans et Laval approchent maintenant la quinzaine d'AR par jour, à égalité entre omnibus et trains dits de « maillage régional » (en général avec 4 haltes intermédiaires), mais qui ne s'arrêtent pas à la nouvelle halte le Mans Hôpital, pôle important pouvant aussi assurer une correspondance avec le tram et avec Alençon.

## **COM : une mobilité de proximité**

Dès novembre, trois « Contrats Opérationnels de Mobilité » avaient été signés : Centre Loire Atlantique (Nantes Métropole et 10 autres EPCI, regroupant un million d'habitants), qui appuierait le projet SERM / RER, Châteaubriant-Derval (40 000 hab. sur 26 communes), Sarthe Centre (le Mans et périphérie).

Ces contrats ont été passés entre la Région et les intercommunalités groupées en bassins de mobilité (16 dans la Région), pour cofinancer des mobilités complémentaires des services régionaux, par trains et cars : transport à la demande, autopartage, voies cyclables, covoiturage, etc....

Outre le renforcement des dessertes par cars (la Région a promis un doublement du kilométrage), les usagers attendent en particulier :

- d'être consultés au préalable, puis informés
- un meilleur accès à la mobilité par la mise en place de personnel proche et compétent, apte à conseiller tout public. Comme cela se fait déjà dans le Pôle d'Echange Multimodal de Châteaubriant.



Châteaubriant, connu par son butoir coupant une liaison Rennes / Nantes, accueille aussi dans la gare une Maison de la Mobilité gérée par l'intercommunalité : elle y vend un millier de billets par mois, tout en proposant autopartage, vélo, bus local, etc...au grand bénéfice de tous.