
EN RÉGION

: ÉDITION FRANCE

Davantage de TER: le réseau tiendra-t-il le choc ?

PAYS DE LA LOIRE. Les études pour améliorer la fréquence des trains sont lancées cet automne. Infrastructures et rames pourront-elles absorber le nombre croissant de voyageurs ?

Longue échéance. « **Afin de permettre l'augmentation de l'offre de TER sur l'axe Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie/Pornic, des études cofinancées par l'État et la Région [...] démarreront à l'automne 2024.** » Le vendredi 20 septembre, à Sainte-Pazanne (Loire-Atlantique), Roch Brancour, vice-président (LR) de la Région Pays de la Loire en charge des transports, et Frédéric Ètève, directeur territorial SNCF Réseau, ont promis plus de trains... en 2032.

Retard à l'allumage

Pourtant, dès 2018, la Région annonçait un train par gare, par heure et par sens, entre 6 h et 20 h, à compter de 2030, comme l'objectif principal de sa stratégie régionale des mobilités. « **À horizon 2030** », corrige le vice-président aux transports, qui mène simultanément l'ouverture progressive du réseau à la concurrence.

Un rythme de tortillard pour les associations de voyageurs. « **Il n'existe pas de programme clair pour mettre en adéquation les moyens et les objectifs** », critique Dominique Romann, le président de la Fédération nationale des usagers des transports (Fnaut) en Pays de la Loire. « **Nous avons avancé des études pour rendre notre stratégie atteignable** », répond la Région. Et Roch Brancour d'admettre : « **Les travaux sont plutôt devant nous que derrière nous.** »

Une cadence soutenable pour les infrastructures ?

« **En définitive, les investissements ne sont pas prévus avant 2032** », égratigne Gérard Allard, membre de l'UFC Que Choisir et ancien membre de la commission transports du Ceser (Conseil économique et social environnemental régional). « **Notre crainte concerne une dégradation des liaisons d'ici là.** » En particulier sur les lignes à voie unique jalonnées de passages à niveau, comme Nantes-Pornic, où la Région va accroître la cadence, préalablement à de nouveaux aménagements.

Une trentaine de nouveaux trains en 2031

Des ambitions difficilement réalisables au regard de « **l'absence d'investissement dans le matériel roulant ces dernières années** », estime Gérard Allard, de l'UFC Que Choisir. « **Nous allons commander deux Regio 2N, des trains de 500 places, d'ici à novembre, pour une livraison en 2027** », se défend, à rebours, la Région. Puis une trentaine de trains, pour l'étoile mancelle, renforcera le parc roulant en 2031. Pour l'heure, à matériel constant, « **un risque pèse sur la fiabilité** », alerte Dominique Romann.

Le pari des heures creuses

« **La Région augmente la circulation dans les heures creuses** », souligne l'UFC Que choisir. L'association doute d'un quelconque effet significatif sur les rames bondées du Nantes-Pornic ou de l'axe central Le Mans-Angers-Nantes aux heures de pointe. « **Il y aura un mieux**, prédit Roch Brancour, optimiste sur le report des voyageurs. **Et ça nous permet d'aller chercher d'autres usagers.** »

La Fnaut s'engouffre dans cette brèche pour réclamer des horaires élargis en soirée. « **20 h, c'est trop tôt autour des grandes villes, où la vie s'étire dans la soirée.** » L'UFC Que Choisir brandit l'argument : « **Dès lors que l'offre augmente avec un petit décalage, la fréquentation grossit aussi.** »

Depuis 2019, la fréquentation des TER a augmenté de près de 44 %. Une validation pour la Région : « **C'est un mode de déplacement qui, globalement, apporte satisfaction.** »



Un TER sur la ligne ferroviaire reliant Nantes (Loire-Atlantique) et Angers (Maine-et-Loire), le long de la Loire.

Un TER sur la ligne ferroviaire reliant Nantes (Loire-Atlantique) et Angers (Maine-et-Loire), le long de la Loire.

Archives Franck Dubray, Ouest-France

par Antonin Galleau.

