

Le Billet - n° 18

Association des Usagers des Transports des Pays de la Loire

Avril - Juin 2025

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

Le prix du TER bondit

La FNAUT avait demandé à l'IFOP en 2024 de classer les demandes des voyageurs. En lien avec des budgets ménagers à la peine, un prix plus faible était la première attente devant, 2 la rapidité, 3 la fréquence, 4 la fiabilité et 5, le confort. Pour les TER, le prix était classé en tête par 57 % des voyageurs sans réduction, mais encore par 48 % des voyageurs ayant une carte ou un abonnement.

Après les augmentations de 6 et 4 % des 2 années précédentes, celle, très forte, du 1^{er} juillet tombe donc mal : 10 % pour les billets occasionnels, 10 € mensuel par abonnement adulte. Le rattrapage de l'inflation de la période Covid sera durement ressenti. Si l'augmentation est limitée pour un trajet longue distance, elle peut dépasser 15 % pour une courte distance. Seront pénalisés les habitants du périurbain, qui vont être encore plus nombreux à prendre leur voiture pour aller au travail, ou à la première gare où l'on peut utiliser un ticket du réseau urbain. Ce qui ne va pas réduire les embouteillages et améliorer l'environnement.

Les augmentations sont plus justifiées quand le service s'améliore. Ce n'est pas le cas de la fiabilité. Et l'offre ne s'améliore que très lentement, et en heure creuse ; la commande de 40 nouvelles rames, permettant de réduire les surcharges en heure de pointe n'est toujours pas lancée.

Elections communales et desserte locale

Les intercommunalités, compétentes pour les transports locaux, se focalisent sur les usages mutualisés de la voiture, le vélo,... Mais l'engagement et les demandes des collectivités, avec l'appui des associations et collectifs, sont aussi primordiaux pour inciter la Région à renforcer les services régionaux. Les thèmes ne manquent pas.

Périurbain : besoins en croissance

Les besoins de cars express fréquents sont nombreux, en l'absence d'axes ferroviaires : par exemple vers les Sud et Nord Ouest d'Angers et de Nantes. Leur arrivée dépend des coopérations locales, en particulier dans le cadre des bassins de mobilité, des RER /SERM (Service Express Régional Métropolitain), labellisés ou non.

Après les ouvertures de haltes ferroviaires de Trélazé en 2018, du Mans Hôpital en 2023, l'AUT constate qu'il faut accélérer la cadence et soutenir

plusieurs projets répondant aux besoins de la périurbanisation :

- halte dans l'île de Nantes, pôle de desserte et de correspondance urbaine (étude SERM /RER et étude renforcement de la ligne St Gilles Pornic)

- ouverture d'une halte avec croisement, à St Christophe du Bois accompagnant la réouverture de Cholet / les Herbiers. L'Ouest de Cholet est éloigné de la gare de Cholet, située à l'Est du centre-ville.

- ouverture d'une halte demandée par la Carene, entre St Nazaire et Pornichet, distants de 13 km. Située à 2 km de St André des Eaux (7 000 habs.), la halte de Brais, dans une zone d'activité de 4 000 emplois, serait très accessible depuis la presqu'île guérandaise.



Une nouvelle halte, en doublant localement une voie unique, permet le croisement des trains et l'augmentation du nombre de circulations. Ici Bouaye, avec quai central unique.

On n'en est pas encore là dans les autres villes régionales. Près de Laval, la Région a fermé la gare de Louverné, sans envisager un programme coordonné de desserte avec Laval Agglomération.

Desservir plus également les territoires

En Vendée Sud, où les gares sont espacées de 40 km, les usagers attendent la réouverture, au minimum, de haltes à Velluire (accès à Fontenay-le-Comte), et au Champ-St-Père, pour bénéficier des 4 AR/j TER Nantes / la Rochelle promis.

L'engagement des collectivités est crucial pour débloquer la réhabilitation de la ligne de la Roches-sur-Yon à Saumur. Elle permettrait que des haltes passent enfin d'une desserte quasiment virtuelle 1 Aller Retour / jour) au programme promis : 8 AR/j. Thouars et Bressuire en Nouvelle Aquitaine se mobilisent déjà de leur côté.

Le réseau de cars en attente

La Stratégie Régionale a promis de doubler le kilométrage cars. La Région n'a pas étudié globalement les besoins et se réfugie derrière les demandes des intercommunalités. Mais les « Contrats Opérationnels de Mobilité » qu'elles passent avec la Région en parlent peu.

Outre quelques renforts locaux, la Région a créé 2 lignes « express », l'une en réponse à notre constat d'insuffisance de liaisons entre départements (ligne Château-Gontier / Angers),

l'autre pour ne pas rouvrir de haltes en Sud Vendée et multiplier les trains TER entre Nantes/ la Rochelle (ligne Fontenay le Comte la Roche-sur-Yon) !

En plus des souhaits fréquents de renforcement de la fréquence, ont été faites des demandes de réorganisation (desserte côte de Monts accompagnant le renforcement par train de St Gilles et Pornic), et d'ouverture, comme :

ligne express cadencée La Roche / Cholet
Laval/Château-Gontier/le Lion d'Angers / Angers
Fontenay / les Herbiers
Saumur / Fontevraud / Chinon, en été
Ancenis / Liré / Vallet / Clisson

Cette liste n'est évidemment pas exhaustive.

Promouvoir une mobilité « responsable »

La Région avait prévu une trentaine de PEM (Pôle d'Echange Multimodal) munis d'« équipements d'information ». Seul Châteaubriant / Derval a créé une maison de la Mobilité avec du personnel dédié proposant différents titres de transport et des services de mobilité répondant aux attentes locales.

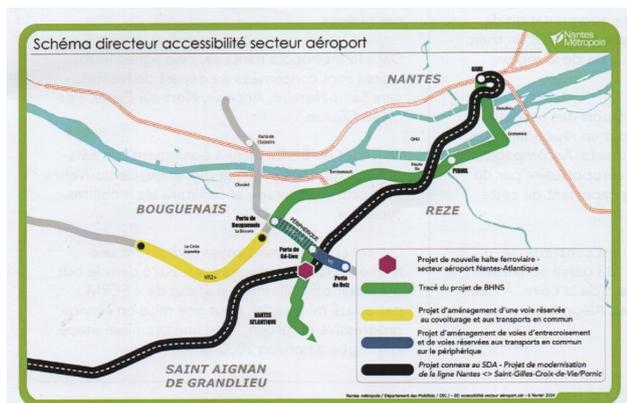
Halte Bouguenais Aéroport

Placée sur un tronçon de 14 km entre gares, la halte permettra en particulier aux côtiers d'accéder à l'aéroport et aux 13 000 emplois des zones d'activité voisines, et aux habitants du Sud-Ouest de Nantes de se rendre sur la côte.

C'est un projet « économique » optimisant l'infrastructure existante. L'AUT a donné son avis sur le projet, qui renforce les capacités de la ligne avec la création d'un croisement, et devrait être une étape d'une amélioration plus ambitieuse.

<https://www.fnaut.fr/enfin-un-pole-de-transport-ter-et-transport-urbain-dans-le-sud-ouest-de-lagglomeration-nantaise/>

L'impact global très positif viendra aussi du couplage avec le doublement du nombre de trains, ce qui offrira une alternative à la route.



Différents projets veulent améliorer l'accès au Sud-Ouest de Nantes et les alternatives à l'automobile individuelle.

(D'après dossier www.concertation-halte-nantes-atlantique.fr)

L'AUT attend que Nantes Métropole développe les accès par bus et modes actifs pour les employés et habitants, principaux utilisateurs.

Pour relier la zone au centre de Nantes, NM a refusé un prolongement du tram, jugé trop coûteux et au trajet plus long, mais qui aurait aussi créé à la halte un autre pôle de correspondance tram /TER.

Les voyageurs emprunteraient en majorité un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), sur voie protégée et au tarif urbain, qui sera plus fréquent et plus permanent que le TER.

L'AUT demande que la future halte se situe sur le site où se croisent à des niveaux différents TER et bus urbains, ce qui permet des correspondances rapides. Ce choix préserve aussi l'avenir de la voie ferrée actuellement inutilisée, passant le long de l'aéroport et donnant accès à la zone d'activité.

Gratuité des transports urbains ?

En Pays de la Loire, la gratuité complète est appliquée sur de petits réseaux (St Brévin, Mayenne,...), ce qui est apprécié, aide à remplir les bus, sans avoir à gérer une billetterie ; les recettes apportées par les usagers n'y représenteraient que quelques % des dépenses de fonctionnement.

Ce n'est pas le cas dans les grandes villes. Nantes, Laval appliquent la gratuité le WE, la Roche-sur-Yon le samedi. Cela a un coût, lié à de moindres recettes et au renforcement de l'offre. Et le samedi des surcharges en éloignent des usagers habituels. Il n'est pas prouvé que cette gratuité développe l'usage du transport public en semaine, qu'elle réduise l'usage de la voiture et ne détourne pas des modes actifs. L'AUT ne trouve pas de claire justification à cette gratuité pour des réseaux chargés, où la priorité est d'investir pour répondre à la demande. Les 20 M€ /an que coûterait à Nantes la gratuité en WE auraient permis, de compléter les investissements actuels par d'autres, qui ont été différés, comme le raccordement entre les lignes de tram 1 et 2, ou manquants, comme la participation au financement d'un RER / SERM multi-modal.

Plutôt que la gratuité, il est nécessaire d'accroître fortement le pourcentage des ménages éligibles bénéficiant de la tarification solidaire (la moitié seulement à Nantes), efficace pour élargir l'accès à la mobilité au bénéfice de tous.

Parcours interrégionaux : problèmes

L'incendie en gare de Tours fin mars a fortement affecté les déplacements sur l'axe le Mans Tours pendant un mois. Si La Région Centre Val de Loire a indemnisé ses abonnés (sauf ceux circulant entre le Mans et Tours !), Pays de la Loire n'a rien proposé.

Les dessertes interrégionales, non prioritaires, sont insuffisantes et peu coordonnées avec la Région CvdL sur ce même axe. Le Comité de Ligne « Sarthe » tenu en avril a promis une réunion interrégionale. Dont on attend des nouvelles.

Retour du pass jeune régional

Le ministère ne repropose pas cet été un pass national, plutôt que de s'attaquer aux causes de son succès mitigé en 2024 : réservation obligatoire, non validité en Ile de France, annonce tardive, etc....

Au tarif de 25 € par mois, la Région a, elle, relancé son pass jeune qui permet aux moins de 26 ans de la parcourir. Le pass devrait avoir le même succès que l'an dernier ; il reste améliorable (période, accès élargi aux régions voisines,..).